Rider's Manual
S 1000 RR

BMW Motorrad

駆けぬける歓び

モーターサイクル / ディーラーのデータ

モーターサイクルデータ

モデル

フレーム番号

カラー

初度登録

ライセンスプレート

ディーラーデータ

アフターサービス担当者

氏名

TEL

ディーラー所在地 / 電話 (スタンプ)

BMW の世界へようこそ

BMW Motorrad をご購入いただき、ありがとうございました。世界中で多くの熱狂的なファンを持つ BMW Motorrad ライダーの一員となられたことを心から歓迎いたします。
あらゆる交通状況のなかで、安全にライディングを楽しんでいただくためには、購入されたモーターサイクルをよく理解し、親しんでいただくことが大切です。
BMW モーターサイクルを使用される前に、まず本書をお読みください。本書には、BMW モーターサイクルを操作し、あらゆる機能を充分に活かすための情報が掲載されています。
また、ライダーの安全やモーターサイクルの信頼性を確保し、愛車の価値を末永く維持するための整備と手入れに関する情報が掲載されています。
疑問に思われることが生じたり、アドバイスが必要になられた場合は、BMW Motorrad ディーラーのスタッフにお気軽にお問い合わせください。

BMW と共に、安全で快適なライディングをお楽しみください。

BMW Motorrad

目次

特定の項目についてお探しの際には、巻末の索引もご利用ください。

一般的な情報

全体図

本書の第 2 章には、ご使用になられるモーターサイクルの全体図があります。第 12 章には、実施されたメインテナンスおよび修理作業がすべて記録されます。保証期間が満了した後で修理や点検を依頼される場合に、それまで定期的に整備されていたことが必要条件になります。
Rider's Manual は、モーターサイクルにとって重要な構成部品のひとつです。将来、もしご使用の BMW モーターサイクルを売却される場合には、本書も一緒にお渡しくださいますようお願いいたします。

記号と意味

ライダーとその周囲の人々の安全のため、また、モーターサイクルを損傷から守るために、必ず注意するべき警告を示します。

モーターサイクルの制御、点検、調整などの手順に関する個々の情報と、お手入れについての一般的な情報を示します。

◀ 注意事項の末尾を示します。

• 作業内容の指示を示します。

» 作業の結果を示します。

説明のある参照ページを示します。

◁ アクセサリーや装備に関する情報の末尾を示します。

締付けトルク

テクニカルデータ

OE メーカーオプションリスト (BMW が用意するライン装着可能なオプション)
BMW オプション装備は、モーターサイクルの製造時に工場で装着されます。

OA アクセサリー (BMW が用意する後付けアクセサリーリスト)
BMW アクセサリーのご購入および取り付けにつきましては、BMW Motorrad ディーラーにて承ります。

EWS 電子式イモビライザー。

DWA 盗難警報装置

ABS アンチロックブレーキシステム

DTC ダイナミックトラクションコントロール。

装備

BMW Motorrad のご購入に際しましては、それぞれお選びいただいたご希望の装備が装着されたモデルとなっています。本書では、BMW がご用意しているオプション (OE) および選択したアクセサリー (OA) について説明されています。そのため、あなたのモーターサイクルには装着されていない装備についての説明が含まれている場合がございますことをご了承ください。同様に、国別の仕様により、図示されているモーターサイクルと異なる場合があります。
本書で説明されていない BMW 装備品につきましては、別冊の取扱説明書をご覧ください。

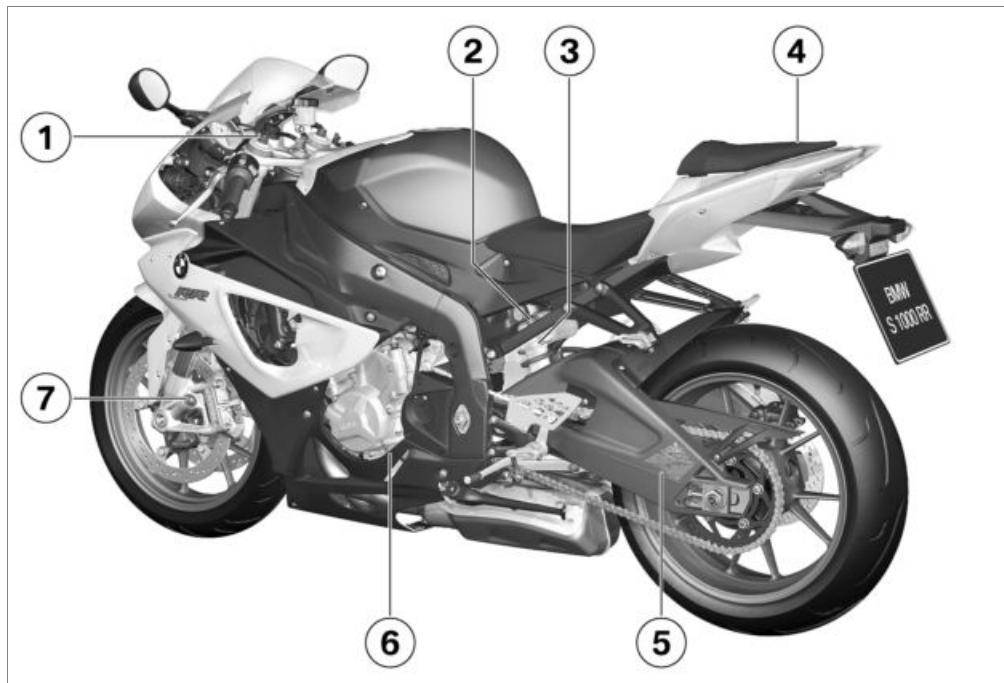
仕様 (諸元)

本書に掲載されている寸法、重量、性能に関する情報はすべて、ドイツ工業規格 (DIN) およびその許容差規定に基づいて表記されています。国によって仕様が異なる場合があります。

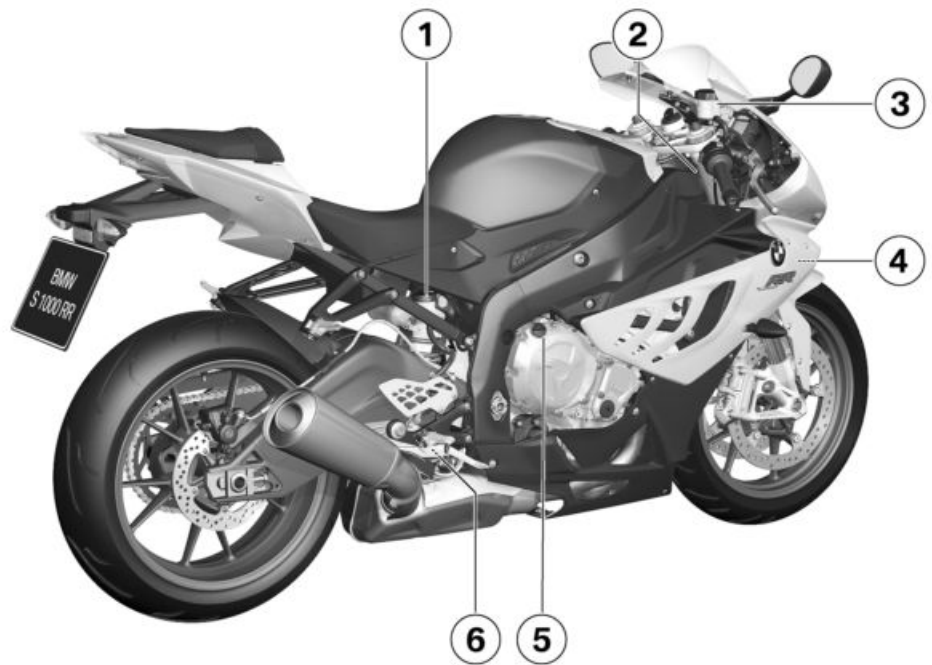
本書の記述について

BMW Motorrad の高い安全性および品質は、デザイン、装備、アクセサリーに関する絶え間ない開発によって支えられています。そのため、本書の記述が実際のモーターサイクルとは異なる場合があります。また、BMW Motorrad はそのような誤りを完全に排除することはできません。したがって、記載内容や図、説明について責任を負いかねる場合がありますことをご理解くださいますようお願い申し上げます。

全体図

1
2
3
4
5
6
7
BMW
S 1000 RR

左側面

1 フロントスプリングプリロードの調整 (➠ 46)
フロントリバウンドダンピングを調整する (➠ 49)
2 リヤコンプレッションダンピングを調整する (➠ 50)
3 リヤスプリングプリロードの調整 (➠ 47)
4 シートロック (➠ 52)
5 タイヤ充填圧表
積載荷重一覧
チェーン調整値
6 エンジンオイルレベル表示 (➠ 105)
7 フロントコンプレッションダンピングを調整する (➠ 48)

1
2
3
4
5
6
BMW
S 1000 RR

右側面

1 リヤブレーキフルードリザーバータンク (➠ 110)

2 フレーム番号および型式プレート (ステアリングヘッドベアリング右側)

3 フロントブレーキフルードリザーバータンク (➠ 109)

4 クーラントレベル表示 (サイドフェアリングの後ろ) (➠ 111)

5 エンジンオイル注入口 (➠ 106)

6 リヤリバウンドダンピングを調整する (➠ 51)

左側ハンドルのスイッチ

1 ハイビームとパッシングライト (➠ 38)
ラップタイマーを操作します (➠ 72)

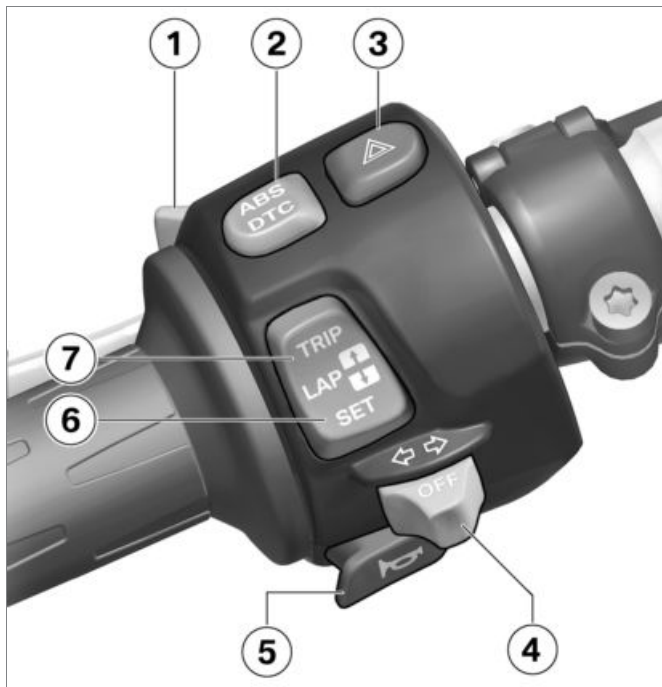
2 – BMW Motorrad Race ABS^OE 装備
ABS の操作 (➠ 40)
– BMW Motorrad Race ABS および DTC^OE 装備
DTC の操作 (➠ 41)

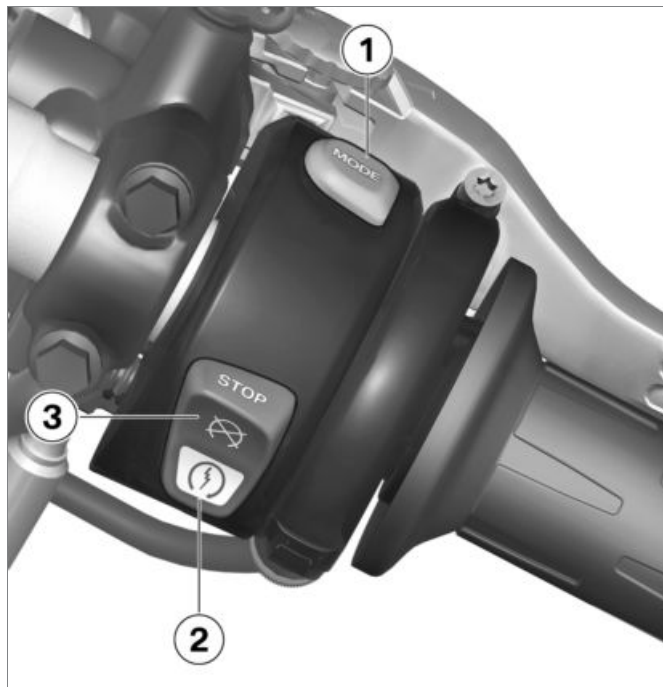
3 ハザードランプの操作 (➠ 39)

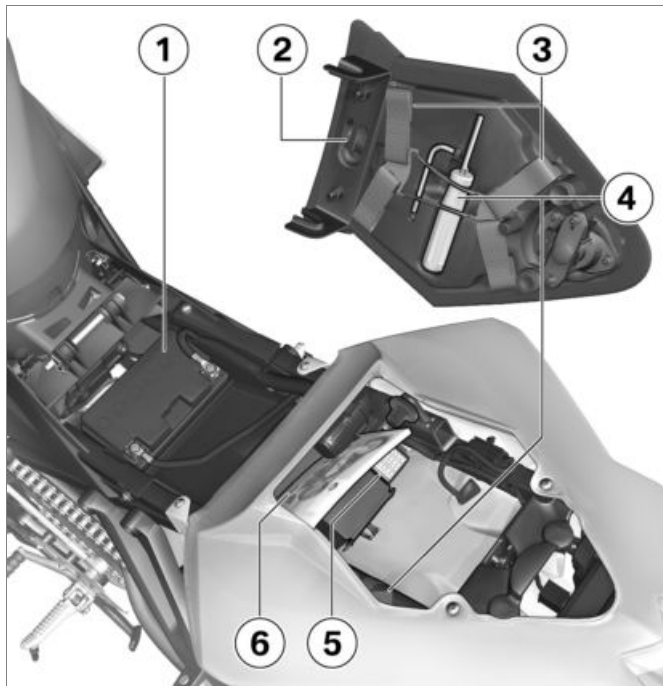
4 ウインカーの操作 (➠ 38)

5 ホーン

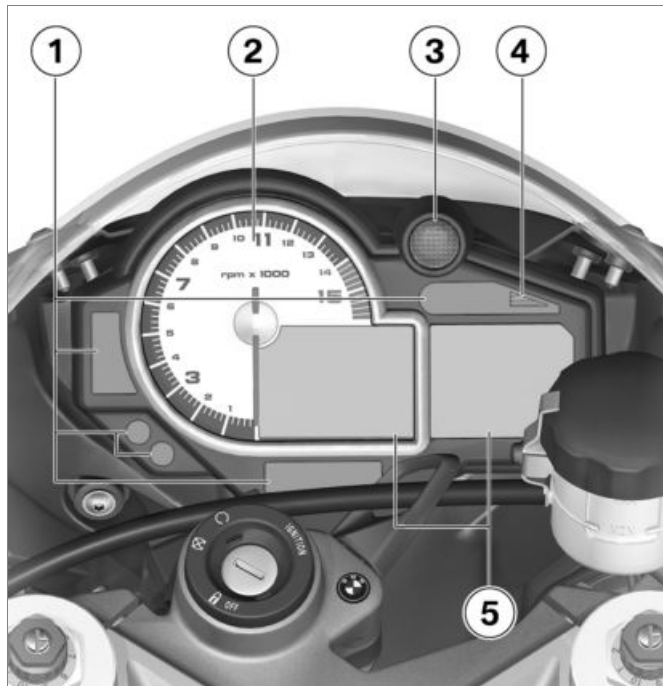
6 時刻の調整 (➠ 35)
レーシングスポーツ機能の操作 (➠ 68)

7 オドメーターの操作 (➠ 36)

右側ハンドルのスイッチ

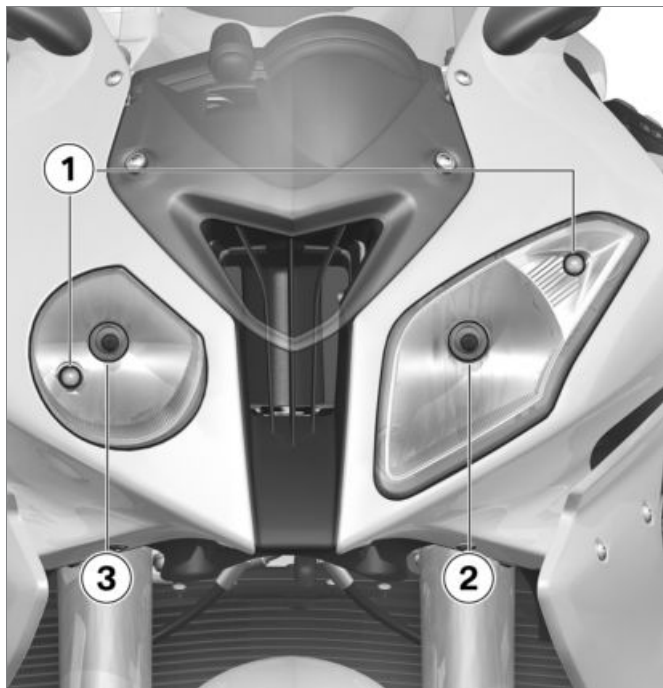
1 走行モードの選択 (➠ 42)
2 エンジンを始動する (➠ 58)
3 イグニッションキルスイッチ (➠ 39)

シート下

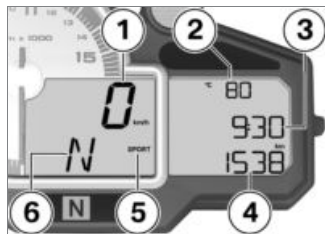
1 バッテリー
– BMW Motorrad Race ABS OE 装備
バッテリーの位置がずれている場合: 後方へずらし、180° 回します
2 ヘルメットホルダー (➡ 53)
3 ラゲッジループ (➡ 54)
4 ツールキット (➡ 104)
5 ヒューズボックス (➡ 135)
6 Rider's Manual

メーターパネル

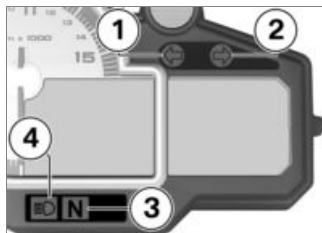
1 警告灯 / インジケーターフィールド (➡ 20) (➡ 21)
2 エンジン回転数表示
3 シフトポイント用フラッシュ (➡ 61)
4 周囲輝度センサー (メーターパネルライトの輝度調整用)
– 盗難警報装置 (DWA) OE 装備
DWA 警告灯 (DWA 取扱説明書を参照)
5 マルチファンクションディスプレイ (➡ 20)

▷ メーターパネルの照明は、デイタイムとナイトタイムの自動切替え付きです。◀

ヘッドライト

1 ポジション / パーキングライト
2 ロービーム
3 ハイビーム

表示

標準表示

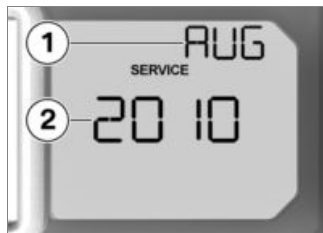
マルチファンクションディスプレイ

1 スピードメーター
2 冷却水温警告灯
3 時計 (➡ 35)
4 オドメーターとトリップメーター (➡ 36)
5 走行モード (➡ 42)
6 ギヤインジケーター (➡ 20)

インジケーター / 警告灯

1 左側ウインカー
2 右側ウインカー
3 ニュートラル
4 ハイビーム

ギヤインジケーター

現在のギヤ設定またはN(ニュートラル) が表示されます。

N ギヤが設定されていない場合には、さらにニュートラルインジケーターが点灯します。

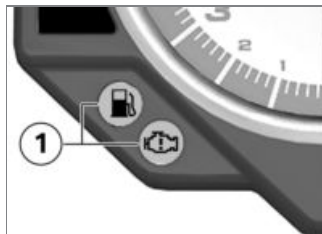
サービス表示

次回のサービスまでの期間が 1ヶ月以内の場合、サービス時期が Pre-Ride-Check (走行前点検) に続いて短時間表示されます。月 **1** および年 **2** が表示されます。この図の表示は 2010 年 8 月を示しています。

年間走行距離が長い場合には、予定を早めてサービスを実施する状況になることもあります。早めに実施されるサービス用の走行距離が 1000 km 以内の場合、残りの走行距離が 100 km 単位で、Pre-Ride-Check (走行前点検) に続いて短時間表示されます。

サービス時期を過ぎた場合には、期日または走行距離を示すため、さらにジェネラル警告灯が黄色く点灯します。サービス表示は継続的に表示されます。

▷ サービス期日まで 1ヶ月以上あるのにサービス表示が表示されている場合、メーターパネルに設定されている日付を調整する必要があります。この症状は、バッテリーが長時間外されたままのときに発生することがあります。
日付の調整に関しては、BMW Motorrad ディーラーにお問い合わせください。◀

標準的な警告表示

表示

警告は警告灯 **1** またはディスプレイの警告メッセージにより表わされます。

ディスプレイに警告メッセージ **2** が表示されると、さらにジェネラル警告灯 **3** が点灯します (赤または黄)。

複数の警告がある場合は、関連するすべての警告灯および警告メッセージが表示され、警告が順番に表示されます。
次のページに警告表示の一覧があります。

警告表示一覧

インジケーター / 警告灯	ディスプレイ	意味
点灯する (黄)	EWS !が表示される	EWS 作動 (➠ 24)
点灯する		燃料がリザーブ容量に達している (➠ 24)
点灯する (赤)	温度表示が点滅する	クーラント温度が高すぎる (➠ 24)
点灯する		エンジンがエマージェンシーモードになっている (➠ 24)
点灯する (黄)	LAMPR !が表示される	リヤライトの故障 (➠ 25)
	LAMPF !が表示される	ポジション / パーキングライトバルブの故障 (➠ 25)
	LAMP !が表示される	ウインカーバルブの故障 (➠ 25)
	VDS! が空いているディスプレイに表示されます	車両の転倒 (➠ 26)

インジケーター / 警告灯	ディスプレイ	意味
	VDS!が表示される	転倒検知センサーが取り付けられていないか、 故障している (➠ 26)

EWS 作動

ジェネラル警告灯（黄）が点灯します。

EWS !が表示されます。
考えられる原因:
使用されたキーに始動する権限がないか、キーとエンジンマネジメントシステム間の交信が妨げられています。

- イグニッションキー付近にある他のキーを外します。
- スペアキーを使用します。
- 故障したキーは、BMW Motorrad ディーラーで交換してください。

燃料がリザーブ容量に達している

燃料残量警告灯が点灯します。

燃料不足は、ミスファイアおよび予期しないエンジン停止を招くおそれがあります。
ミスファイアは触媒コンバーターの損傷を招き、予期しないエンジン停止は事故に至るおそれがあります。
フューエルタンクを空にしないでください。◀

考えられる原因:
フューエルタンクには、リザーブ用フューエルがまだ最大容量入っています。

フューエルリザーブ容量
‒ 約 4 l

- 給油(➠ 64).

クーラント温度が高すぎる

ジェネラル警告灯（赤）が点灯します。

水温計が点滅します。

オーバーヒートした状態で走行すると、エンジンの損傷を招くおそれがあります。
必ず下記の処置を順守してください。◀

考えられる原因:
クーラント温度が高すぎます。

- 可能であれば、エンジンを冷ますためにパーシャルロード域で走行してください。
- クーラント温度が頻繁に高くなりすぎる場合には、できるかぎり早くBMW Motorrad ディーラーに故障の修理を依頼してください。

エンジンがエマージェンシーモードになっている

エンジン故障用警告灯が点灯します。

エンジンはエマージェンシーモードで作動します。
エンジン出力または回転域を完全には利用できないおそれがあります。特に追い越しを図る際に、危険な状況に陥るおそれがあります。
低下したエンジン出力に合わせた走行方法にしてください。◀

考えられる原因:

エンジンコントロールユニットに故障が発生しています。最悪の場合、エンジンが停止し、その後始動できなくなります。その他の場合には、エンジンはエマージェンシーモードで作動します。

- 走行を続けることは可能ですが、通常どおりのエンジン性能の発揮や回転数域に達することはできないおそれがあります。

- できる限り早く、BMW Motorrad ディーラーに故障の修理を依頼してください。

リヤライトの故障

ジェネラル警告灯（黄）が点灯します。

LAMPR !が表示されます。

考えられる原因:

テールライトバルブまたはブレーキライトバルブが故障しています。

- ダイオードリヤライトを交換する必要があります。BMW Motorrad ディーラーにお問い合わせください。

ポジション / パーキングライトバルブの故障

LAMPF !が表示されます。

モーターサイクルのバルブが故障していると、その車両は他の走行車両などから見えにくくなり、危険にさらされることになります。
故障したバルブはできるかぎり早く交換してください。適切なスペアバルブを常備することをお勧めします。◀

考えられる原因:

ポジション / パーキングライトバルブが故障しています。

- 左ポジション / パーキングライトバルブを交換する(➠ 129).
- 右ポジション / パーキングライトバルブを交換する(➠ 131).

ウインカーバルブの故障

LAMP !が表示されます。

モーターサイクルのバルブが故障していると、その車両は他の走行車両などから見えにくくなり、危険にさらされることになります。
故障したバルブはできるかぎり早く交換してください。適切なスペアバルブを常備することをお勧めします。◀

考えられる原因:

ウインカーバルブの故障

- フロント / リヤウインカーバルブを交換する(➠ 132).

考えられる原因:

ライセンスプレートベースが取り外された状態で、車両の電子機器がウインカーの不具合を検知します。SLICK モードでは、このエラーメッセージは止められます。

- ライセンスプレートベースを取り付ける(➡ 88).

車両の転倒

VDS! (Vertical Down Sensor: バーティカルダウンセンサー) が、空いているディプレイに表示されます。

考えられる原因:

転倒検知センサーが転倒を検知し、エンジンを停止させました。

- 車両を起こします
- イグニッションを OFF にした後、再度 ON にするか、イグニッションキルスイッチを ON にし、再度 OFF にします。

転倒検知センサーが取り付けられていないか、故障している

VDS! (Vertical Down Sensor: バーティカルダウンセンサー) が表示されます。

考えられる原因:

転倒検知センサーが取り付けられていません。

- 転倒検知センサーを取り付けます。

考えられる原因:

転倒検知センサーの故障が検知されました。

- BMW Motorrad ディーラーにお問い合わせください。

ABS 警告表示

– BMW Motorrad Race ABS OE 装備

表示

ABS の警告は、ABS 警告灯により表示されます。

(!) 本書に記載されている ABS 警告灯。

brake failure 特別な規定に対応するための代わりの警告灯。

BMW Motorrad Race ABS のさらに詳しい情報につきましては、(➡ 96) ページ以降をご覧ください。警告についての一覧は以降のページにあります。

警告表示一覧

インジケーター / 警告灯	ディスプレイ	意味
	点滅する	ABS 自己診断が終了していません (➠ 28)
	点灯する	ABS が OFF になっている (➠ 28)
	点灯する	ABS の故障 (➠ 28)

ABS 自己診断が終了していません

ABS 警告灯が点滅します。

考えられる原因:

自己診断が終了していないため、ABS 機能は使用できません。ホイールセンサーを点検するには、モーターサイクルを数メーター走行させます。

- ゆっくりと発進します。自己診断が終了するまで ABS 機能が使用できないことに注意してください。

ABS が OFF になっている

ABS 警告灯が点灯します。

考えられる原因:

ABS システムは、ライダーにより OFF にされました。

- ABS 機能を ON にする(➡ 41).

ABS の故障

ABS 警告灯が点灯します。

考えられる原因:

ABS コントロールユニットが故障を検知しました。ABS 機能は使用できません。

- 走行を続ける場合は、ABS 機能の故障を考慮してください。ABS の故障を引き起こしうる状況についての、詳細な情報をご確認ください (➡ 98)。
- できる限り早く、BMW Motorrad ディーラーに故障の修理を依頼してください。

DTC 警告表示

– BMW Motorrad Race ABS および DTC[OE] 装備

表示

DTC の警告は、DTC 警告灯により表示されます。

BMW Motorrad DTC のさらに詳しい情報につきましては、(➡ 99) ページ以降をご覧ください。警告についての一覧は以降のページにあります。

警告表示一覧

インジケーター / 警告灯	ディスプレイ	意味
	素早く点滅する	DTC 制御 (➡ 30)
	ゆっくりと点滅する	自己診断が終了していない (➡ 30)
	点灯する	DTC は OFF の状態 (➡ 30)
	点灯する	DTC の故障 (➡ 30)

DTC 制御

DTC 警告灯が素早く点滅します。

DTC はリヤホイールの不安定な状態を検知し、トルクを制限します。警告灯は、DTC の介入よりも長く点滅し続けます。これにより、厳しい走行状態の後でも、ライダーは制御が正常に行われた旨のフィードバック表示を目にすることができます。

自己診断が終了していない

DTC 警告灯がゆっくりと点滅します。

考えられる原因:

自己診断が終了しておらず、DTC 機能は使用できません。DTC 自己診断を終了するため、エンジンを始動させてモーターサイクルを 5 km/h 以上で走行させる必要があります。

- ゆっくりと発進します。自己診断が終了するまで TDC 機能が使用できないことに注意してください。

DTC は OFF の状態

DTC 警告灯が点灯します。

考えられる原因:

DTC システムは、ライダーにより OFF にされました。

- DTC 機能を ON にする(➠ 42).

DTC の故障

DTC 警告灯が点灯します。

考えられる原因:

DTC コントロールユニットが故障を検知しました。

- 走行を続行することは可能です。DTC 機能が使用できない、または使用できる機能が限定されていることに注意してください。DTC の故障を引き起こしうる状況についての、詳細な情報をご確認ください (➠ 99)。
- できる限り早く、BMW Motorrad ディーラーに故障の修理を依頼してください。

DWA 警告表示

– 盗難警報装置 (DWA) OE 装備

表示

DWA 警告は、警告 **2** とジェネラル警告灯 **3** との組合せにより、Pre-Ride-Check (走行前点検) に続いて表示されます。DWA 内蔵バッテリーの容量と関連しています。

次のページに警告表示の一覧があります。

警告表示一覧

インジケーター / 警告灯	ディスプレイ	意味
	DWALO !が表示される	DWA バッテリーが弱っている (➠ 32)
点灯する (黄)	DWA !が表示される	DWA バッテリーが空になっている (➠ 32)

DWA バッテリーが弱っている

DWALO !が表示されます。

▷ このエラーメッセージは Pre-Ride-Check (走行前点検) 後に短時間表示されます。◀

考えられる原因:

DWA バッテリーがフル充電されていません。 DWA の機能が保証されるのは、 バッテリーのターミナルを外している場合、 ごく限られた時間内のみです。

- BMW Motorrad ディーラーにお問い合わせください。

DWA バッテリーが空になっている

ジェネラル警告灯 (黄) が点灯します。

DWA !が表示されます。

▷ このエラーメッセージは Pre-Ride-Check (走行前点検) 後に短時間表示されます。◀

考えられる原因:

DWA バッテリーが充電されていません。 DWA の機能は、 バッテリーのターミナルを外している場合、 保証されません。

- BMW Motorrad ディーラーにお問い合わせください。

操作

イグニッションスイッチとステアリングロック

キー

キーはマスター 2 本とスペア 1 本が付属しております。 キーを紛失した場合は、 電子式イモビライザー (EWS) (➠ 35) の注意事項に従ってください。
イグニッションスイッチ、ステアリングロック、 タンクキャップ、シートロックは、1 本の同じキーで操作できます。

イグニッションを ON にする

- キーをポジション **1** に回します。

» ポジション / パーキングライトとすべての電気回路が ON になります。

» エンジンを始動することができます。

» Pre-Ride-Check (走行前点検) が行われます。 (➠ 58)

– BMW Motorrad Race ABS[OE] 装備

» ABS 自己診断が実施されます。 (➠ 59)

– BMW Motorrad Race ABS および DTC[OE] 装備

» DTC 自己診断が実行されます。 (➠ 60)

イグニッションスイッチを OFF にする

- キーをポジション **2** に回します。

» ライトが OFF になります。

» ステアリングロックが解除されます。

» キーを抜き取ることができます。

ステアリングロックをロックする

- ハンドルを左に回します。

- ハンドルバーを少し動かしながら、キーをポジション **3** に回します。

» イグニッション、ライトとすべての電気回路が OFF になります。

» ステアリングロックがロックされます。

» キーを抜き取ることができます。

電子式イモビライザー (EWS)

モーターサイクルの電子機器は、イグニッションロックのリングアンテナを介して、キーに内蔵されている電子機器と、車両ごとに固有の絶えず変化している信号を交換しています。キーが「権限あり」と認識されてはじめて、エンジンコントロールユニットが、エンジン始動を許可します。

▷ スペアキーが始動用イグニッションキーと一緒にキーリングなどで取り付けられていると、内蔵の電子機器が「認識されない」ことがあり、エンジンの始動が許可されない場合があります。マルチファンクションディスプレイにEWS 警告が表示されます。
スペアキーはイグニッションキーと必ず別に保管してください。◀

キーを紛失したときなどには、BMW Motorrad ディーラーでそのキーの使用を停止することができます。そのためには、必ず、モーターサイクルに付属している他のすべてのキーもお持ちください。
使用停止となったキーでエンジンを始動させることはできなくなります。しかし、使用停止となったキーを再度登録し直すことは可能です。
代替および追加のスペアキーは、BMW Motorrad ディーラーを介してのみ、入手できます。キーはセイフティシステムの一部ですので、ディーラーではお渡しする方の身元を確認させていただきます。

時計

時計を調整する

⚠ 走行中に時計を調整すると、事故につながるおそれがあります。

時計の調整は、必ずモーターサイクルを停止させた状態で行ってください。◀

- イグニッションを ON にします。

- ボタン **2** を押し、時間 **3** を点滅させます。
- 時間表示を進めるため、ボタン **1** を操作します。
- 時間表示を戻すため、ボタン **2** を操作します。
- ご希望の時間を設定できましたら、ボタン **2** を分表示 **4** が点滅するまで押し続けます。
- 分表示を進めるため、ボタン **1** を操作します。
- 分表示を戻すため、ボタン **2** を操作します。
- ご希望の分表示を設定できましたら、ボタン **2** を分表示が点滅しなくなるまで押し続けます。

» 設定がロックされます。

オドメーターとトリップメーター

表示を選択する

- イグニッションを ON にします。

- ボタン **1** を繰り返し押し、ご希望の値がフィールド **3** に表示されるようにします。

次の値が表示されます:

- 総走行距離
- トリップメーター 1 (Trip I)
- トリップメーター 2 (Trip II)
- 走行可能距離 (リザーブレベル) (リザーブ容量に達してから)

トリップメーターをリセットする

- イグニッションを ON にします。

- 希望のトリップメーターを選択します。

- トリップメーターがリセットされるまで、ボタン **1** を押し続けます。

走行可能距離 (リザーブレベル)

走行可能距離 **1** は、残りのフューエルで、あとどのくらい走行できるかを示します。これは、リザーブ容量に達すると表示されます。算出は、平均燃費およびフューエルレベルに基づいて行われます。

リザーブ容量を下回った状態で給油を行う場合は、給油後の総容量がリザーブ容量を上回る必要があります。これにより、新たな充填レベルが検知されます。そうでないと、走行可能距離 (リザーブレベル) の表示が更新されません。

▷ 算出された走行可能距離 (リザーブレベル) は、概算数値です。そのため、BMW Motorrad は、表示されている走行可能距離 (リザーブレベル) を完全に走行しきらないことをお勧めします。◀

ライト

ポジション / パーキングライト

イグニッションを ON にすると、ポジション / パーキングライトは自動的に ON になります。

▷ ポジション / パーキングライトはバッテリーを消耗させます。必要な場合にのみ、イグニッションを ON にしてください。◀

ロービーム

エンジンを始動させると、ロービームは自動的に点灯します。

ハイビームとパッシングライト

- エンジンを始動させます。

- スイッチ **1** を前方へ押し、ハイビームを ON にします。
- スイッチ **1** を後方へ引き、パッシングライトを操作します。

パーキングライト

- イグニッションを OFF にします。

- イグニッションを OFF にした直後、パーキングライトが ON になるまで、ボタン **1** を左方向へ押した状態で保ちます。
- パーキングライトを OFF にするため、イグニッションを ON にしてから再び OFF にします。

ウインカー

ウインカーを操作する

- イグニッションを ON にします。

▷ 約 10 秒間、または、約 200 m の距離を走行すると、ウインカーは自動的に OFF になります。◀

- 左側ウインカーを ON にするには、ボタン **1** を左方向へ押します。
- 右側ウインカーを ON にするには、ボタン **1** を右方向へ押します。

- ウインカーを OFF にするには、ボタン **1** を中間の位置にします。

ハザードランプ

ハザードランプを点滅させる

- イグニッションを ON にします。

▷ ハザードランプはバッテリーを消耗させます。ハザードランプは必要な場合にだけ使用するようにしてください。◀

▷ イグニッションを ON にした状態で片方のウインカースイッチを押すと、押している間はハザードランプ機能がウインカー機能に代わります。ウインカースイッチを押すのをやめると、再びハザードランプ機能が作動します。◀

- ハザードランプを ON にするには、ボタン **1** を操作します。

» イグニッションを OFF にすることができます。

- ハザードランプを OFF にするには、ボタン **1** をもう一度操作します。

イグニッションキルスイッチ

1 イグニッションキルスイッチ

⚠ 走行中にイグニッションキルスイッチを操作すると、リヤホイールがロックし、転倒するおそれがあります。
走行中はイグニッションキルスイッチを操作しないでください。◀

イグニッションキルスイッチにより、エンジンをすばやく簡単に停止することができます。

a エンジン停止
b 通常の操作ポジション

BMW Motorrad Race ABS

– BMW Motorrad Race ABS OE 装備

ABS 機能を OFF にする

- イグニッションを ON にします。

▷ ABS 機能は走行中も OFF にすることができます。◀

- ボタン **1** を、ABS 警告灯 **2** の表示が変わるまで、押し続けます。

ABS 警告灯が点灯します。

– BMW Motorrad Race ABS および DTC OE 装備

- ボタン **1** を押し続けることにより、最初に DTC 警告灯 **3** 、次に ABS 警告灯 **2** が表示状態に変わるようにします。

» DTC の設定に変化はありません。

ABS 警告灯が点灯します。◁

- ボタン **1** を 2 秒以内に放します。

ABS 警告灯が点灯し続けます。

» ABS 機能が OFF になります。

ABS 機能を ON にする

- ボタン **1** を、ABS 警告灯 **2** の表示が変わるまで、押し続けます。

ABS 警告灯が消灯します。自己診断が終了していない場合は、ABS 警告灯が点滅し始めます。

- ボタン **1** を 2 秒以内に放します。

ABS 警告灯は消灯したままか、点滅し続けます。

» ABS 機能が ON になります。

- SLICK 機能用コーディングプラグが取り付けられていない場合、イグニッションをいったん OFF にしてから再び ON にすることでも代用できます。

▷ イグニッションを ON / OFF にした後に ABS 警告灯がまだ点灯する場合は、ABS に故障が発生しています。◀

ダイナミックトラクションコントロール DTC

– BMW Motorrad Race ABS および DTC[OE] 装備

DTC 機能を OFF にする

- イグニッションを ON にします。

▷ DTC 機能は走行中も OFF にすることができます。◀

- ボタン **1** を、DTC 警告灯 **3** の表示が変わるまで、押し続けます。

DTC 警告灯が点灯し始めます

- ボタン **1** を 2 秒以内に放します。

DTC 警告灯が点灯し続けます。

» DTC 機能は OFF の状態です。

DTC 機能を ON にする

- ボタン **1** を、DTC 警告灯 **3** の表示が変わるまで、押し続けます。

DTC 警告灯が消灯します。自己診断が終了していない場合は、DTC 警告灯が点滅し始めます。

- ボタン **1** を 2 秒以内に放します。

DTC 警告灯は消灯したままか、点滅し続けます。

» DTC 機能は ON の状態です。

- SLICK 機能用コーディングプラグが取り付けられていない場合、イグニッションをいったん OFF にしてから再び ON にすることでも代用できます。

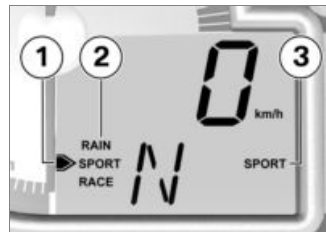
▷ イグニッションを OFF / ON にした後、さらに 5 km/h 以上で走行後に DTC 警告灯が点灯する場合は、DTC が故障しています。◀◁

走行モード

走行モードを設定する

- イグニッションを ON にします。

- ボタン **1** を押します。

▷ 選択可能な走行モードの詳細な情報については、「技術情報」の章をご覧ください。◀

選択用の矢印 **1** および選択メニュー **2** が表示されます。ポジション **3** に現在の設定が表示されます。

コーディングプラグが取り付けられ、ライセンスプレートベースが取り外されている場合、選択メニューにさらに走行モード SLICK **4** が提示されます。

- コーディングプラグを取り付けます。(➡ 44).

- ご希望の設定の前に選択用の矢印がくるまで、ボタン **1** を繰り返し押します。

⚠ SLICK モードはレーシングタイヤ（スリックタイヤ）用に設計されており、原則としてサーキット上のみでの使用に限られるような、粘着性のある非常に優れたロードホールディング力を基にしています。適切なライディング能力が前提条件として必要です。
SLICK モードはサーキット上でレーシングタイヤを装着している状態でのみ、使用してください。◀

- SLICK モードの選択：リヤホイール用 ABS 制御が制限されていることに注意してください (「技術情報」の章を参照)。

» 車両停止状態の場合には、選択されている走行モードが約 10 秒後に作動します。

» 走行中に新しい走行モードを ON にするには、以下の前提条件が必要です:

– ブレーキが操作されていない
– スロットルグリップは完全に戻し回した状態
– クラッチが操作されている

» 新しい走行モードが ON になった後、選択メニューが消えます。

» 設定されている走行モード（エンジン特性曲線の調整あり）、ABS、DTC は、イグニッションOFF の後にも維持されます。

コーディングプラグを取り付ける

⚠ コーディングプラグを取り付け、ライセンスプレートベースを取り外すことにより、SPORT および RACE の走行モードが高いエンジン出力と共に提示されます。著しくスポーティな走行特性は、危険な状況を招く恐れがあります。
スポーティな走行特性に習熟します。◀

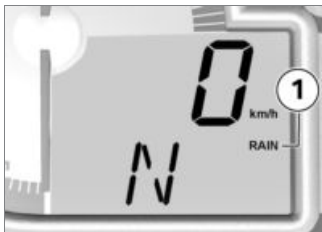
⚠ コーディングプラグを取り付けること、および、ライセンスプレートベースを取り外すことにより、公道での運転許可が失効します。
公道ではコーディングプラグを取り付けないでください。
ライセンスプレートベースなしで公道を走行しないでください。◀

- イグニッションを OFF にします。
- フロントシートを取り外す(➡ 53).
- ライセンスプレートベースを取り外す(➡ 87).

▷ Slick モードは、コーディングプラグが取り付けられ、さらにライセンスプレートベースが取り外されている場合にのみ、使用することができるようになります。◀

⚠ あいているコネクターに汚れや水分が入り込み、機能障害に至るおそれがあります。
コーディングプラグを取り外した後、保護キャップを再びはめます。◀

- コネクター **1** の保護キャップを外します。

- そのため、ロック **2** を押し、キャップを上へ引いて外します。
- コーディングプラグを組み込みます。
- イグニッションを ON にします。

コーディングプラグの接続後、安全のため、RAIN モード **1** が自動的に ON になります。

- 走行モードを設定する(➠ 42).
- フロントシートを取り付ける (➠ 53).

ブレーキ

ブレーキレバーを調整する

⚠ ブレーキフルードリザーバータンクの位置を変更すると、エアがブレーキシステムに入り込むおそれがあります。
ハンドルバーフィッティングもハンドルも回さないでください。◀

⚠ 走行中にハンドブレーキレバーを調整すると、事故につながるおそれがあります。
ハンドブレーキレバーの調整は、必ずモーターサイクルを停止させた状態で行ってください。◀

- アジャストスクリュー **1** を軽く押して、後方からご希望の位置に回します。

▷ その際、ブレーキレバーを前へ押すと、アジャストスクリューを簡単に回すことができます。◀

» 選択できる設定:

- ポジション 1: ハンドルグリップとブレーキレバー間の距離は最大
- ポジション 6: ハンドルグリップとブレーキレバー間の距離は最小

ミラー

ミラーを調整する

- ミラーを回してご希望の位置に調整します。

スプリングプリロード

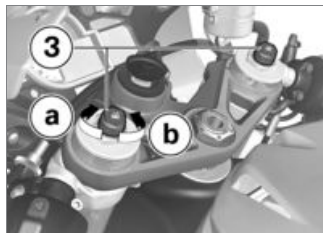
調整

フロントホイールのスプリングプリロードを、オフロードの状況に合わせて調整してください。凹凸のあるオフロードではスプリングプリロードを高く調整し、平らなオフロードではスプリングプリロードを低く調整する必要があります。
リヤホイールのスプリングプリロードを、モーターサイクルの積載荷重に合わせて調整してください。積載荷重が重くなれば、スプリングプリロードを高く調整し、重量が軽くなれば、それに合わせてスプリングプリロードも低く調整する必要があります。

フロントホイールのスプリングプリロードを調整する

- 平坦で、固くしっかりとした路面に、モーターサイクルを駐車します。
- モーターサイクルにかかっている負荷を完全に取り除きます。必要に応じて、積載荷物を取り除きます。

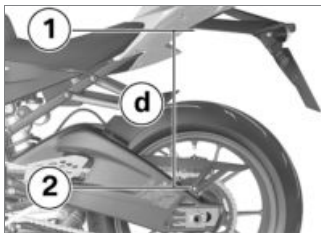
- モーターサイクルをまっすぐに保ち、寸法 **d** (パイプの下端 **1** とフロントアクスル **2** の間) を測定します。
- モーターサイクルにライダーが乗車して負荷をかけます。
- もう 1 人がサポートして、寸法 **d** (ポイント **1** と **2** の間) を再度測定し、測定値の差 (コンプレッション) を算出します。

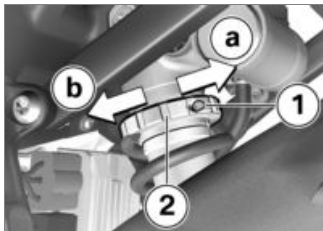
負荷に応じたスプリングプリロードの設定
– フロントホイールのコンプレッションダンピング
– 10...15 mm (ライダー乗車時 85 kg)

⚠ スプリングプリロードおよびショックアブソーバーが調整されていない場合、モーターサイクルの走行特性が悪化します。
ショックアブソーバーは、スプリングプリロードに合わせて調整してください。◄

- コンプレッションを小さくする (スプリングプリロードを高くする) には、ツールを使用してアジャストスクリュー **3** を **a** の方向へ回します。
- コンプレッションを大きくする (スプリングプリロードを低くする) には、ツールを使用してアジャストスクリュー **3** を **b** の方向へ回します。

スプリングプリロードを調整する (リヤホイール)

- 平坦で、固くしっかりとした路面に、モーターサイクルを駐車します。
- モーターサイクルにかかっている負荷を完全に取り除きます。必要に応じて、積載荷物を取り除きます。

- ボルト **1** を、ツールを使用して外します。

- モーターサイクルをまっすぐに保ち、寸法 **d** (ライセンスプレートベースの下端 **1** とチェーンガードのボルト **2** の間) を測定します。
- モーターサイクルにライダーが乗車して負荷をかけます。
- もう 1 人がサポートして、寸法 **d** (ポイント **1** と **2** の間) を再度測定し、測定値の差 (コンプレッション) を算出します。

負荷に応じたスプリングプリロードの設定
– スプリングの圧縮 (リヤホイール)
– 20...25 mm (ライダー乗車時 85 kg)

⚠ スプリングプリロードおよびショックアブソーバーが調整されていない場合、モーターサイクルの走行特性が悪化します。
ショックアブソーバーは、スプリングプリロードに合わせて調整してください。◀

- コンプレッションを小さくする (スプリングプリロードを高くする) には、ツールを使用して調整リング **2** を **b** の方向へ回します。
- コンプレッションを大きくする (スプリングプリロードを低くする) には、ツールを使用して調整リング **2** を **a** の方向へ回します。
- ボルト **1** を締付けトルクで締め付けます。

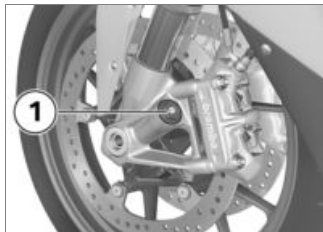
クランピングボルトとアッパースプリングリテーナー
– 3 Nm

ショックアブソーバー

調整

ショックアブソーバーは、必ず路面状態およびスプリングプリロードに合わせて、調整してください。

– 凸凹のある路面では、平坦な路面の場合よりも、ショックアブソーバーはソフトに設定されている方が効果的です。
– スプリングプリロードが高い場合は、ショックアブソーバーもハードに調整し、スプリングプリロードが低い場合は、ショックアブソーバーもソフトに調整する必要があります。

フロントホイールのコンプレッションダンピングを調整する

- コンプレッションダンピングを左右のアジャストスクリュー **1** で調整します。

- ショックアブソーバーをハードにするには：ツールを使用して、アジャストスクリューをマーク **2** がより大きい調整値を示すように回します。
- ショックアブソーバーをソフトにするには：ツールを使用して、アジャストスクリューをマーク **2** がより小さい調整値を示すように回します。

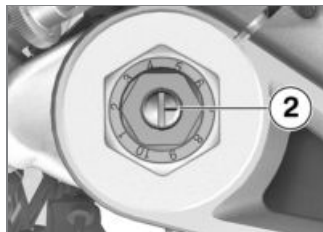
コンプレッションステージの基本設定（フロント）
− ポジション 3 (コンフォート設定、ライダー乗車時 85 kg)

コンプレッションステージの基本設定（フロント）
− ポジション 5 (ノーマル設定、ライダー乗車時 85 kg)
− ポジション 8 (スポーツ設定、ライダー乗車時 85 kg)

- 左右で同じ値に調整されていることを確認してください。

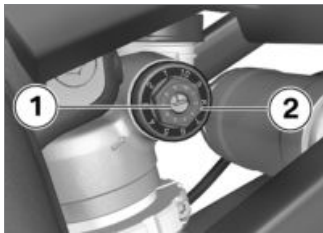
フロントホイールのリバウンドダンピングを調整する

- リバウンドダンピングを左右フォークのアジャストスクリュー **1** で調整します。

- ショックアブソーバーをハードにするには：ツールを使用してアジャストスクリューをマーク **2** がより大きい調整値を示すように回します。
- ショックアブソーバーをソフトにするには：ツールを使用してアジャストスクリューをマーク **2** がより小さい調整値を示すように回します。

リバウンドステージの基本設定（フロント）
− ポジション 2 (コンフォート設定、ライダー乗車時 85 kg)

リバウンドステージの基本設定（フロント）
– ポジション 5 (ノーマル設定、ライダー乗車時 85 kg)
– ポジション 8 (スポーツ設定、ライダー乗車時 85 kg)

リヤホイールのコンプレッションダンピングを調整する

- 平坦で、固くしっかりとした路面に、モーターサイクルを駐車します。

- ロングストローク（低速）用コンプレッションダンピングはアジャストスクリュー **1** で、ショートストローク（高速）用コンプレッションダンピングは調整リング **2** で調整します。

- ショックアブソーバーをハードにするには：ツールを使用して、アジャストスクリューまたは調整リングをマーク **3** または **4** がより大きい調整値を示すように回します。
- ショックアブソーバーをソフトにするには：ツールを使用して、アジャストスクリューまたは調整リングをマーク **3** または **4** がより小さい調整値を示すように回します。

リヤコンプレッションステージの基本調整（高速）
– ポジション 2 (コンフォート設定、ライダー乗車時 85 kg)
– ポジション 6 (ノーマル設定、ライダー乗車時 85 kg)
– ポジション 10 (スポーツ設定、ライダー乗車時 85 kg)

リヤコンプレッションステージの基本調整（低速）
– ポジション 1 (コンフォート設定、ライダー乗車時 85 kg)
– ポジション 4 (ノーマル設定、ライダー乗車時 85 kg)
– ポジション 9 (スポーツ設定、ライダー乗車時 85 kg)

リヤホイールのリバウンドダンピングを調整する

- 平坦で、固くしっかりとした路面に、モーターサイクルを駐車します。

- リバウンドダンピングをアジャストスクリュー **1** で調整します。

- ショックアブソーバーをハードにするには：ツールを使用して、アジャストスクリューをマーク **2** がより大きい調整値を示すように回します。
- ショックアブソーバーをソフトにするには：ツールを使用して、アジャストスクリューをマーク **2** がより小さい調整値を示すように回します。

リバウンドステージの基本設定（リヤ）
– ポジション 2 (コンフォート設定、ライダー乗車時 85 kg)

リバウンドステージの基本設定（リヤ）
– ポジション 5 (ノーマル設定、ライダー乗車時 85 kg)
– ポジション 8 (スポーツ設定、ライダー乗車時 85 kg)

タイヤ

タイヤ充填圧を点検する

タイヤ充填圧が適正でない場合、モーターサイクルの走行特性に悪影響を及ぼし、タイヤの寿命を縮めます。
タイヤ充填圧が正しいか確認してください。◄

高速で走行していると、遠心力により、タイヤバルブが少しずつ緩むことがあります。

タイヤ充填圧が突然失われることのないように、ラバーシールの付いたバルブキャップを使用し、確実に締め付けてください。◄

- 平坦で、固くしっかりとした路面に、モーターサイクルを駐車します。
- タイヤ充填圧を、以下のデータを使用して点検します。

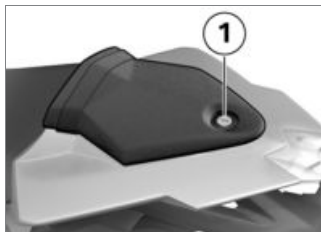
タイヤ充填圧 (フロント)
2.5 bar (タイヤ冷間時)

タイヤ充填圧 (リヤ)
2.9 bar (タイヤ冷間時)

タイヤ充填圧が不十分な場合:
- タイヤ充填圧を調整します。

フロントおよびリヤシート

リヤシートを取り外す

- 平坦で、固くしっかりとした路面に、モーターサイクルを駐車します。

- シートロック **1** を車両キーを使用してロック解除します。
- リヤシート後部を持ち上げ、後ろ上方へ取り外します。
- 車両キーを取り外し、リヤシートのカバー側を下にして、平坦で清潔な場所に置きます。

リヤシートを取り付ける

- リヤシートを左右サポート **2** に組み込みます。

- リヤシートを前方へ軽く押して下方向へ閉じます。

- シートロックを車両キーでロックします。

フロントシートを取り外す

- フロントシートカバーをボルト **1** の上部を少し前に押して保持します。
- ボルトを取り外す。
- フロントシートを前方へ押し、後部を持ち上げて取り外します。 その際、ねじ止め部でフェアリングを損傷しないように注意してください。
- フロントシートのカバー側を下にして、平坦で清潔な場所に置きます。

フロントシートを取り付ける

- フロントシートをサポート **2** に組み込み、 ボルト穴 **3** の上に位置決めします。 その際、ねじ止め部でフェアリングを損傷しないように注意してください。

- フロントシートカバーをボルト穴の上で少し前に押して保持します。
- ボルト **1** を取り付けます。

ヘルメットホルダー

ヘルメットをモーターサイクルに固定する

- リヤシートを取り外す(➠ 52).
- リヤシートをひっくり返します。

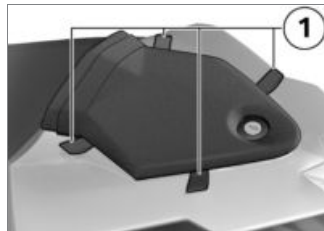
⚠ ヘルメットロックがフェアリングを傷つけることがあります。
掛ける際には、ヘルメットロックの位置に注意してください。◀

- スチールケーブル（アクセサリー）をヘルメットに通し、ケーブルの留め環をヘルメットホルダー **1** に掛けます。
- リヤシートを取り付ける(➡ 52).
- ヘルメットをフロントシートに載せます。

ラゲッジループ

荷物をモーターサイクルに固定する

- リヤシートを取り外す(➡ 52).
- リヤシートをひっくり返します。

- ループバンド **1** をホルダーから取り、外へ向けて出しておきます。
- リヤシートを取り付ける(➡ 52).

- ループバンド **1** をパッセンジャー用フットレストに結びつけるなどして、荷物をリヤシートに固定します。その際、リヤフェアリングを損傷しないように注意してください。

走行

安全に関する注意事項

ライダーエクイップメント

正しい装備品を装着 / 着用しないでモーターサイクルに乗ることは、極めて危険です。次のアイテムを、必ず装着 / 着用してください。

- ヘルメット
- ライディングスーツ
- グローブ
- ブーツ

走行距離の長短や天候にかかわらず、これらのアイテムは必ず装着 / 着用しなければなりません。BMW Motorrad ディーラーは喜んでご相談に応じます。また、それぞれの目的に合わせた、適切なアイテムをご用意しています。

車速

高速走行時には、さまざまな周辺状況が、モーターサイクルの走行特性に悪影響を及ぼす可能性があります。

- スプリングプリロードおよびショックアブソーバーの調整
- 荷物のアンバランス
- 不適切な服装
- タイヤ充填圧が低すぎる
- タイヤの摩耗
- その他

改造

モーターサイクル (エンジンコントロールユニット、スロットルバタフライ、クラッチなど) に改造を施した場合、部品を損傷し、安全に関わる機能の故障を招くおそれがあります。それに起因する損傷に対しては、保証は適用されません。
いかなる改造も行わないでください。◀

荷物の積み方

積載量をオーバーしたり、荷物のバランスが悪いと、モーターサイクルの走行安定性に悪影響を及ぼすおそれがあります。
許容総重量を超えないようにし、積載に関する注意をお守りください。◀

- スプリングプリロードの設定、ショックアブソーバーの設定、タイヤ充填圧を総重量に合わせて調整します。

有毒物質

排気ガスは無色無臭ですが、たいへん有毒な一酸化炭素を含有しています。

排気ガスを吸い込むと健康を害し、意識を失ったり、場合によっては死亡するおそれがあります。
排ガスを吸い込まないようにしてください。閉め切った場所で、

エンジンを作動させないでください。◀

触媒コンバーター

ミスファイアーにより触媒コンバーターに未燃焼のガソリンが流入した場合、オーバーヒートや損傷が生じるおそれがあります。
そのため、次の項目を守ってください。

- フューエルタンクを空にしない
- スパークプラグのキャップを外したままエンジンを作動させない
- ミスファイアーが発生した場合は、ただちにエンジンを停止させる
- 必ず無鉛ガソリンを使用する
- 指定されているメインテナンスを定期的に実施する

⚠ 未燃焼ガスは触媒コンバーターを破損させます。
触媒コンバーターの保護のため、作動ポイントに注意してください。◀

オーバーヒート

⚠ エンジンを長時間アイドリングしたままにすると、冷却が十分に行われず、オーバーヒートが発生するおそれがあります。極端なケースでは、車両火災が発生するおそれもあります。
エンジンを不必要にアイドリングしたままにしないでください。
エンジンを始動したら、ただちに発進してください。◀

チェックリスト

以下のチェックリストを利用して、走行前には必ず、重要な機能、設定、摩耗限度について点検してください。

- ブレーキ機能
- フロント / リヤブレーキフルードレベル
- クラッチ機能
- ショックアブソーバーの調整 / スプリングプリロードの調整
- トレッドの溝の深さおよびタイヤ空気圧
- 荷物の確実な固定
- ドライブチェーンの張り具合とグリースアップ

定期的に点検してください:

- エンジンオイルレベル (燃料補給ごと)
- ブレーキパッドの摩耗 (燃料補給 3 回に 1 度)

始動

サイドスタンド

サイドスタンドを立てている状態でもギヤを入れることはできますが、モーターサイクルを発進させることはできません。モーターサイクルをニュートラル位置で始動させ、サイドスタンドを立てた状態でギヤを入れると、エンジンは停止します。

ギヤボックス

モーターサイクルは、ニュートラル位置またはクラッチを切ってギヤを入れた状態で、始動させることができます。必ずイグニッションを ON にした後、クラッチを操作してください。そうしない限り、エンジンを始動できません。

エンジンを始動する

- イグニッションを ON にします。

» Pre-Ride-Check (走行前点検) が行われます。(➠ 58)

– BMW Motorrad Race ABS OE 装備

» ABS 自己診断が実施されます。(➠ 59)

– BMW Motorrad Race ABS および DTC OE 装備

» DTC 自己診断が実行されます。(➠ 60)

- スターターボタン **1** を押します。

▷ 極端に温度が低い場合は、始動時にスロットルグリップの操作が必要な場合があります。外気温度が 0 °C 以下のときには、イグニッションを ON にしてから、クラッチを切ってください。◀

▷ バッテリー電圧が十分でない場合、始動動作は自動的に中断されます。始動操作を続ける前に、バッテリーを充電するか、ジャンプスタートを行ってください。◀

» エンジンが始動します。

» エンジンが始動しない場合は、次のトラブルシューティングをご覧ください。(➠ 146)◁

Pre-Ride-Check (走行前点検)

イグニッションを ON にすると、メーターパネルによって警告灯およびエンジン回転数表示のテスト、"Pre-Ride-Check" (走行前点検) が行われます。その終了前にエンジンを始動すると、テストは中断されます。

ステップ 1

警告灯 / インジケーター**1** が点灯し、ジェネラル警告灯**2** (黄) が点灯します。
回転数表示の指針が最高回転数を示します。
ディスプレイにすべてのセグメントが表示されます。

ステップ 2

ジェネラル警告灯が黄から赤に変わります。

ステップ 3

回転数表示の指針がゼロを示します。
警告灯 / インジケーターが消灯します。
ディスプレイが標準表示に切り替わります。

警告灯の 1 つが表示されない場合:

⚠ 警告灯のいずれかが点灯しない場合、考えられる機能障害が表示されていないことがあります。
すべての警告灯およびインジケーターの表示に注意します。◀

- できる限り早く、BMW Motorrad ディーラーに故障の修理を依頼してください。

ABS 自己診断

– BMW Motorrad Race ABS OE 装備

BMW Motorrad Race ABS の作動可能状態は、自己診断により点検されます。自己診断は、イグニッションを ON にすると自動的に始まります。ホイールセンサーを点検するには、モーターサイクルを数メーター走行させます。

ステップ 1

» 診断可能なシステムコンポーネントを停止状態で点検します。

 ABS 警告灯が点滅します。

ステップ 2

» 発進時に ABS センサーを点検します。

 ABS 警告灯が点滅します。

ABS 自己診断が終了

» ABS 警告灯が消灯します。

ABS 自己診断の終了後、ABS の故障が表示される場合:

- 走行を続行することは可能です。ABS もインテグラル機能も使用できないことに注意してください。

- できる限り早く、 BMW Motorrad ディーラーに故障の修理を依頼してください。

DTC 自己診断

– BMW Motorrad Race ABS および DTC[OE] 装備

BMW Motorrad DTC の作動可能状態は、 自己診断により点検されます。 自己診断は、 イグニッションを ON にすると自動的に始まります。

ステップ 1

» 診断可能なシステムコンポーネントを停止状態で点検します。

 DTC 警告灯がゆっくりと点滅します。

ステップ 2

» 走行中に診断可能なシステムコンポーネントを点検します。DTC 自己診断を終了するため、モーターサイクルを 5 km/h 以上で走行させる必要があります。

 DTC 警告灯がゆっくりと点滅します。

ステップ 2

 DTC 警告灯がゆっくりと点滅します。

DTC 自己診断が終了しました

» DTC マークが表示されなくなります。

DTC 自己診断の終了後に、 DTC の故障が表示される場合:

- 走行を続行することは可能です。 DTC 機能が使用できないことに注意してください。
- できる限り早く、 BMW Motorrad ディーラーに故障の修理を依頼してください。

慣らし走行

最初の 1000 km

- 慣らし走行中は、 スロットル開度とエンジン回転数を頻繁に変化させてください。 一定の回転数での長時間の走行は避けてください。
- カーブが多く、 なだらかな坂のある道を選び、 十分に慎重な走行をするようにしてください。

- 慣らし走行中のエンジン回転数を順守してください。

▷ 慣らし走行中のエンジン回転数の超過は、 エンジンマネジメントシステムにより回避されます。 このモニタリングは、 初回インスペクション時にBMW Motorrad ディーラーが OFF にします。 ◀

慣らし走行中のエンジン回転数
– <7000 min^{-1} (走行距離 0...300 km)
– <9000 min^{-1} (走行距離 300...1000 km)
– フルロードなし (走行距離 0...1000 km)

- 500～ 1200 km の間に必ず初回点検を行ってください。

ブレーキパッド

新品のブレーキパッドは、 最適な摩擦力に達するまで、 慣らし走行が必要です。 この段階のブレーキの効きの弱さは、 ブレーキレバーを強く握ることで補うことができます。

⚠ 新品のブレーキパッドの場合、 制動距離が大幅に長くなるおそれがあります。
早めにブレーキングしてください。 ◀

タイヤ

新しいタイヤの表面はきわめてなめらかな状態です。 したがって、 表面が適度に荒れるまで、 慎重に慣らし走行を行う必要があります。 タイヤの持つ最大のグリップ力を引き出すためには、 この慣らし手順を必ず実行してください。

⚠ 新品のタイヤはグリップが充分でないため、 極度に車体を傾けると事故につながるおそれがあります。
車体を極度に傾けないでください。 ◀

ギヤチェンジ

シフトポイント用フラッシュ

シフトポイント用フラッシュ **1** がライダーに 2 種類の回転数限界値を信号で知らせます。

発進回転数

停車時には、 シフトポイント用フラッシュがレーススタート時の発進に理想的な回転数を信号で知らせます。

- シフトポイント用フラッシュが消灯: 回転数が低すぎる
- シフトポイント用フラッシュが点灯: 理想的な発進回転数

- シフトポイント用フラッシュが点滅: 回転数が高すぎる

シフト回転数

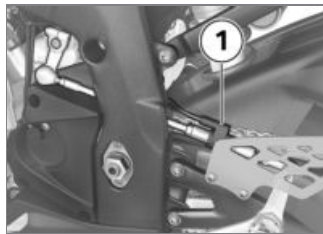
走行中に、シフトポイント用フラッシュがシフトアップを行うべき回転数を信号で知らせます。

- シフトポイント用フラッシュが点灯: シフト回転数に間もなく達します
- シフトポイント用フラッシュが消灯: シフト回転数に達しています

回転数限界値およびシフトポイント用フラッシュの点灯方法については、SETUP メニューで調整することができます。

シフトアシスト

- シフトアシスト OE 装備

この車両は、レンシュポルト (レーシングスポーツ) スタイルに基づいて開発されたシフトアシストを使用して設計されています。このシフトアシストは、ほとんどすべてのスロットル開度とエンジン回転数域においてクラッチ操作およびスロットル操作なしでシフトアップを可能にするものです。加速時にスロットルバタフライを開いたまま保つことができ、切替時間を最短にまで短縮します。ギヤ入れは従来どおりシフトレバーを踏み込んで行います。

シフトロッドのセンサー **1** は、ご希望のシフトを検知し、シフトサポートを介入させます。

定速走行時にローギヤのまま高回転数に達すると、クラッチ操作なしでのシフトアップは過度な荷重移動による反応を招くおそれがあります。BMW Motorrad は、このような走行状況の場合にはクラッチ操作を伴うシフトアップをお勧めします。限度回転数域におけるシフトアシストの使用は避けてください。

以下の状況では、シフトアシストは作動しません:

- クラッチを押しながらのシフト動作
- スロットルバタフライを閉じた状態でのシフト動作 (惰走)
- シフトダウン時

ブレーキ

制動距離を最短にするには?

フロント / リヤホイール間の力学的な負荷配分は、ブレーキングによって変わります。ブレーキングが強くなるほど、フロントホイールにはより大きな負荷がかかります。そしてホイールにかかる負荷が大きくなるほど、より大きなブレーキフォースが伝達されます。
制動距離を最短にするには、徐々に強くなるようフロントブレーキをかけることが必要です。それにより、フロントホイールにかかる負荷の力学的な増加が、最も効果的に利用されます。同時に、クラッチは切っておく必要があります。しばしばトレーニングされる緊急ブレーキでは、ブレーキ圧ができるかぎり早急に最大の力で生成されます。力学的な負荷配分が減速に追いつけなくなり、ブレーキフォースが完全には路面に伝達できなくなります。フロントホイールがロックするおそれがあります。

- BMW Motorrad Race ABS[OE] 装備

フロントホイールのブロックは、BMW Motorrad Race ABS により回避されます。◁

下り坂

下り坂で、リヤブレーキばかりを使用していると、ブレーキの効きが悪くなるおそれがあります。最悪の場合、ブレーキが熱くなりすぎて破損することがあります。
BMW インテグラルブレーキ機能によって、ハンドブレーキレバーを操作すると、リヤブレーキも作動し、過熱を防ぎます。前輪ブレーキだけを操作し、エンジンブレーキを使用します。◀

濡れて汚れたブレーキ

ブレーキディスクやブレーキパッドが濡れていたり汚れていたりすると、ブレーキの効きが悪くなります。
以下の状況では、ブレーキの効きが遅れたり悪くなったりすることを、必ず考慮してください:

- 雨天走行時や、水たまりの中を走行した場合。
- 洗車の後。
- 塩が撒かれた路面を走行したとき。
- ブレーキ関連作業の後で、オイルやグリースの残留物による。
- 汚れている路面や、オフロードの走行時。

濡れた路面や汚れが原因のブレーキの効きの悪さ。
ブレーキを乾燥させて汚れをとり、必要に応じて清掃します。再び制動力を完全に発揮できるようになるまでは、ブレーキを早めに操作してください。◀

駐車する

サイドスタンド

- エンジンを停止させます。

⚠ 路面状態が悪いと、確実に停車させることができません。
スタンドを立てる路面が、平坦で固くしっかりとしているか確認してください。◀

- サイドスタンドを出し、モーターサイクルを立てます。

⚠ サイドスタンドは、モーターサイクルの重量のみを支えられるように設計されています。
サイドスタンドを立てた状態で、モーターサイクルに着座しないでください。◀

- 路面の傾斜に無理がなければ、ハンドルバーを左へ回しておきます。
- 下り坂では、モーターサイクルを上る方向に向けて、1 速に入れます。

給油

⚠ フューエルは簡単に引火します。フューエルタンクに火を近づけると、火災や爆発が起こる可能性があります。
フューエルタンクに関する作業時には、いかなる場合でも、決してタバコを吸ったり、火を使ったりしないでください。◀

⚠ フューエルは、高温になると膨張します。フューエルタンクからフューエルがあふれ、路面に至ることがあります。それにより、転倒するおそれがあります。
フューエルタンクを充填しすぎないでください。◀

⚠ フューエルはプラスチックの表面を傷めるため、表面の光沢がなくなったり、外観が損なわれたりします。
プラスチック部品にフューエルが付着した場合は、ただちに拭き取ってください。◀

⚠ フューエルはウインドシールドの素材を傷めるため、曇ったり、外観が損なわれたりします。
ウインドシールドにフューエルが付着した場合は、ただちに拭き取ってください。◀

⚠ 有鉛ガソリンを使用すると、触媒コンバーターが破損します。
必ず無鉛ガソリンを使用してください。◀

- 平坦で、固くしっかりとした路面に、モーターサイクルを駐車します。
- 保護キャップを開きます。

- フューエルタンクキャップ **1** をイグニッションキーを使用してロック解除し、開きます。

- 以下に記載されているグレードのフューエルをフィラーネックの下端いっぱいまで補給します。

▷ リザーブ容量を下回った状態で給油を行う場合は、給油後の総容量がリザーブ容量を上回る必要があります。これにより、新たな充填レベルが検知されます。そうでない場合、充填レベルも走行可能距離表示も更新されません。◀

推奨フューエルグレード
– 無鉛プレミアムガソリン (ハイオク) – 95 ROZ/RON – 89 AKI

フューエル容量
– 約 17.5 l

フューエルリザーブ容量
– 約 4 l

- フューエルタンクキャップを強く押して閉めます。
- キーを抜き取り、保護キャップを閉めます。

モーターサイクルを搬送用に固定する

- テンションストラップが取り回されているすべてのコンポーネントを、損傷しないように保護します。接着テープや柔らかなウェスなどを使用してください。

- ボルト **1** を外し、ロアーフォークブリッジのフェアリングを取り外します。

⚠ モーターサイクルが横に傾き、倒れるおそれがあります。

モーターサイクルが横転しないように固定します。◀

- モーターサイクルを搬送用プレートの上へ移動させます。サイドスタンドやメイン（センター）スタンドで立てないでください。

⚠ コンポーネントが損傷するおそれがあります。

コンポーネント（ブレーキラインやケーブル、配線など）が挟み込まれないようにしてください。◀

- フロント側テンションストラップをロアーフォークブリッジ左右に取り付けます。
- テンションストラップを下方向にピンと張ります。

- リヤ側テンションストラップをパッセンジャー用フットレスト部分に取り付けて固定し、ピンと張ります。
- すべてのテンションストラップを均等に張り、車両ができるかぎりしっかりと固定されるようにします。

レースサーキット上

マルチファンクションディスプレイ

表示モードを選択する

- ご希望のモードが表示されるまで、ボタン **2** を繰り返し操作します。

ROAD モード: ROAD モードでは、公道での走行用に必要なすべての情報を利用できます。この章を除くすべての説明は、このモードに関連するものです。

LAPTIMER モード: LAPTIMER モードでは、ラップタイムおよびデータを保存したり、INFO モードで再度呼び出したりすることができます。

INFO モード: INFO モードでは、保存されている情報を LAPTIMER モードから呼び出すことができます。このモードは、車両停止時にのみ ON にできます。

SETUP モード: SETUP モードでは、メーターパネルの状態をライダーの好みに合わせることができます。このモードは、車両停止時にのみ ON にできます。

- INFO-MENU または SETUP-MENU が表示されたら、該当モードを ON にするため、ボタン **2** を押し続けます。

モード選択一覧

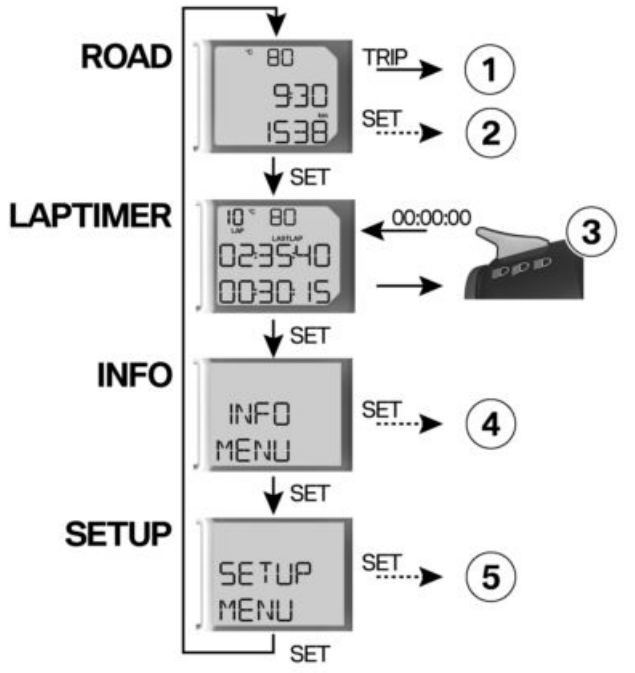
実線： 短いボタン操作
点線： ボタンを押し続ける

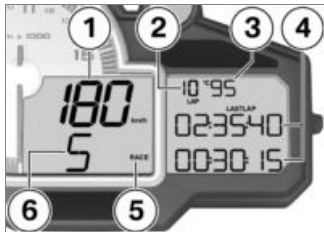
1 オドメーターを操作する (➡ 36)

2 時計を調整する (➡ 35).

3 時間計算を開始する (➡ 72).

4 INFO メニューを開始する (➡ 74)

5 SETUP メニューを開始する (➡ 79)

LAPTIMER モード

表示

1 スピードメーター
2 現在の走行ラップ
3 エンジン温度
4 この行の表示は調整可能です (➠ 70)
図: 前回のラップタイム (LASTLAP) および現在のラップタイム
5 設定されている走行モード
6 ギヤインジケーター

表示値の識別

2 行目に以下の時間が表示されます:

- 前のラップの時間、「LASTLAP」で表示。
- 現在のラップの経過時間。

3 行目に以下の時間が表示されます:

- 保存されている最速ラップ、「BESTLAP」で表示。
- 最高ラップタイム、識別表示なし
- 現在のラップの経過時間。

可能な設定については、(➠ 82) ページに記載されています。

新しい走行ラップを開始するたびに、現在の走行ラップの経過時間に切り替わる前に、前の走行ラップの停止時間が短時間表示されます。これにかかる時間については (➠ 85) ページに記載されているように調整することができます。

ラップタイマーモード一覧

実線: 短いボタン操作
点線: ボタンを押し続ける

1 時間計算を終了する (➡ 73).

2 時間計算をキャンセルする (➡ 73).

3 時間計算を開始する (➡ 72).

4 ディスプレイの設定を調整する (➡ 72).

ディスプレイの設定を調整する

- LAPTIMER モードのディスプレイ表示を変更するため、ディスプレイがご希望の表示になるまで、ボタン **2** を押し続けます。

時間計算を開始する

- 記録を開始するため、ボタン **1** を操作します。

▷ パッシングライト信号を検知できるように、エンジンを作動する必要があります。◀

- 次の走行ラップの記録を開始するため、スタートライン / ゴールラインを越えるごとに、ボタン **1** を再度操作します。

» 前の走行ラップのデータが保存されます。

» 記録中に表示モードが閉じられても、記録はそのまま続けて行われます。他のモードでは、新しいラップの記録は外部信号を介してのみ開始されることがあります。

赤外線レシーバー

– 赤外線レシーバー OA 装備

LAPTIMER モードで、メーターパネルの操作を、赤外線信号により容易に実行することができます。それには、赤外線レシーバー（アクセサリー）をメーターパネルに接続しておく必要があります。パッシングライトボタンでの操作も、取り付けられているセンサーにより可能となります。
妨害信号などにより終了ラップを早まって検知してしまわないよう、最短ラップタイムを確定しておくことができます (➠ 85)。このタイム前の段階で受信した信号は、無視されます。

時間計算をキャンセルする

- 時間計算を中断するため、ボタン **1** を操作します。
- 時間計算を継続するため、ボタン **1** を再度操作します。

時間計算を終了する

- 時間計算をキャンセルするため、まず、ボタン **1** を操作します。
- 最終走行ラップとして表示されている時間を保存するため、ボタン **1** を--:--:-- が表示されるまで押し続けます。引き続き、ボタン **2** で表示モードを切り替えます。
- 表示されている時間をそれ以上保存しない場合には、表示モードを切り替えるため、ボタン **2** を操作します。

▷ 後でさらに他のラップが検知された場合、ラップの番号設定は継続されます。INFO モードにある最新の記録が消去された後、再びラップ 1 から始まります。◀

INFO モード

保存されているラップを選択する

- 保存されているラップを順に表示させるには、ボタン **1** またはボタン **2** を操作します。

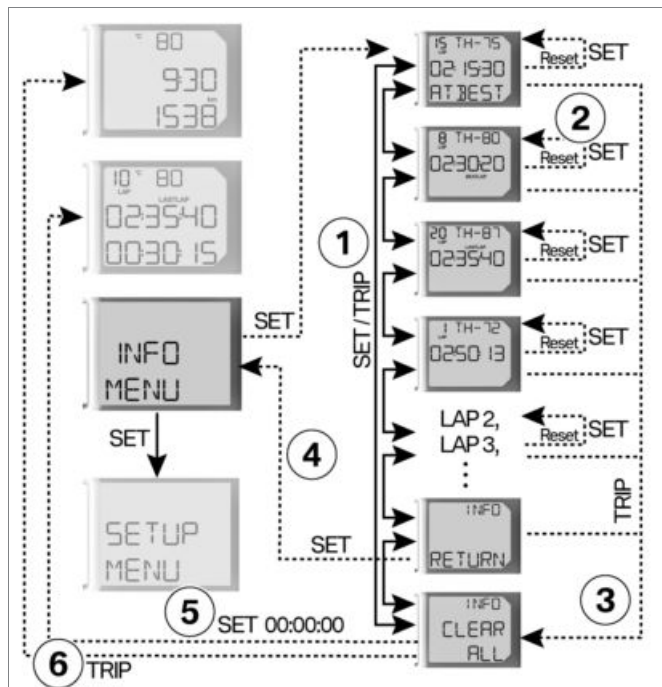
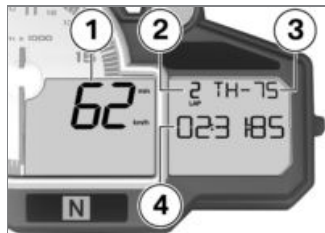
▷ このモードに入ると、自動的に ROAD モードに切り替わります。◀

ボタン **1** を操作するたびに、保存されているラップが以下の順序で表示されます。またボタン **2** を操作するたびに、逆の順序で表示されます。

- 最高ラップタイム (ATBEST)
- 保存されているベストラップタイム (BEST)
- 前回保存されたラップタイム (LAST)
- 保存されている他のすべてのラップ
- INFO モードを終了します (INFO RETURN)
- 保存されているデータを消去することができます (INFO CLEAR ALL) (最高ラップタイムを除く)

Info モード一覧

実線：短いボタン操作
点線：ボタンを押し続ける

1 保存されているラップを選択する (➠ 74).
2 ラップタイムを消去する (➠ 78).
3 CLEAR ALL-Menu（全メニューのクリア）へのダイレクトジャンプ
4 INFO モードを終了する (➠ 76).
5 記録を消去する (➠ 77).
6 ROAD モードを ON にします。(➠ 77).

走行ラップごとの情報

1 表示されている走行ラップの最高速度（max）と最低速度（min）が交互に
2 表示されているデータに関連する走行ラップ
3 表示されている走行ラップの平均スロットル位置（TH）（%）、ブレーキ操作時の制動部分（BR）（%）、シフト動作数（G）が順々に
4 表示されている走行ラップのラップタイム

INFO モードを終了する

- ボタン **1** またはボタン **2** を繰り返し押し、INFO RETURN が表示されるようにします。

- ボタン **2** を押し続けることにより、INFO モードを終了します。

» 記録されている値が登録されたままになっています。

記録を消去する

- ボタン **1** を押し続け、INFO CLEAR ALL を表示させせます。
- ボタン **2** を押し続けることにより、記録されているデータを消去して、LAPTIMER モードに戻ります。

ROAD モードを ON にする

- ボタン **1** を押し続けて、INFO CLEAR ALL を表示させせます。
- ボタン **1** を押し続けることにより、ROAD モードに戻ります。

» 記録されている値が登録されたままになっています。

最高ラップ

最高ラップ（alltime best: ATBEST）は記録されている全走行ラップで最速のものであり、さらに速いラップが記録されるとただちに更新されます。

最高ラップは、記録されているラップが消去されるときにも、登録されたまま残ります。これにより、他の時点において新しい走行を記録し、以前の走行からの最高ラップと比較することができます。

最高ラップは同様に消去することができます。

最高ラップが、登録されている記録からのものの場合には、対応するラップ番号が一緒に表示されます。最高ラップにラップ番号がない場合には、その最高ラップはすでに消去されている記録からのものです。

ラップタイムを消去する

- 消去するラップが表示されるまで、 ボタン **1** またはボタン **2** を繰り返し押します。
- ラップを消去するため、ボタン **2** を押し続けます。

» 選択されているラップで関連しているのは、

- 最高ラップタイムATBEST です。 保存されているベストラップが新最高ラップタイムとして登録されます。
- 保存されているベストラップ BEST です。 該当するラップが消去されます。 そして 2 番めまでのベストラップが新ベストラップとして登録されます。
- 最後に保存されたラップLAST です。 該当するラップが消去されます。 そして最後から 2 番めまでのラップが新最終ラップとして登録されます。
- 任意に保存されているラップです。 これが消去されます。 残存するラップの番号設定は、そのまま保持されます。

SETUP モード

パラメーターを選択する

- ご希望のパラメーターが表示されるまで、ボタン **1** またはボタン **2** を繰り返し押します。

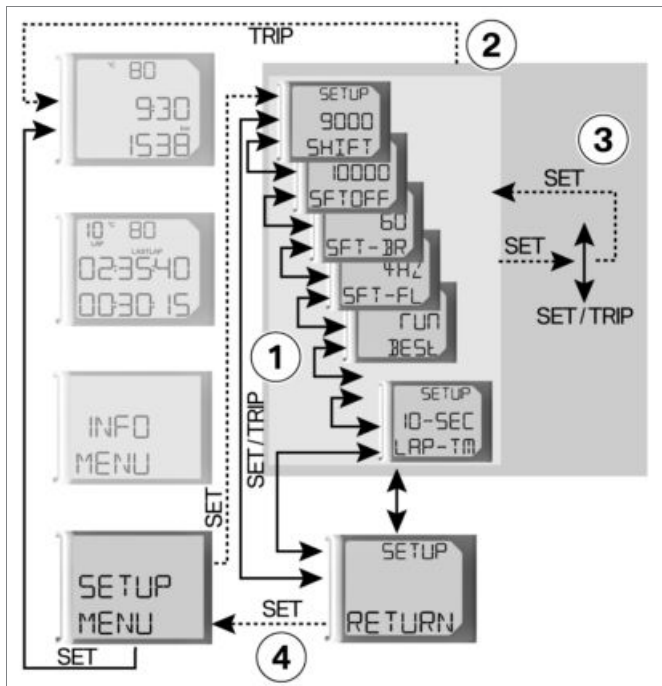
▷ このモードに入ると、自動的に ROAD モードに切り替わります。◀

ボタン **1** を操作するたびに、可能性のあるパラメーターが以下の順序で表示されます。またボタン **2** を操作するたびに、逆の順序で表示されます。

- シフトポイント用フラッシュの作動切替回転数（SFT-ON)
- シフトポイント用フラッシュの停止切替回転数（SFTOFF)
- シフトポイント用フラッシュの輝度（SFT-BR)
- シフトポイント用フラッシュの点滅周期（SFT-FL)
- ラップタイマーモードでのディスプレイ表示 (SETUP LAPTIMER)
- 前回停止した時間用の表示時間 (HOLD)
- 最短ラップタイム（LAP-TM)
- SETUP　終了 (SETUP RETURN)

Setup モード一覧

実線： 短いボタン操作
点線： ボタンを押し続ける

1 パラメーターを選択する (➡ 79).
2 ROAD モードへのダイレクトスプリング
3 パラメーターを設定する (➡ 81).
4 調整を終了する (➡ 81).

パラメーターを設定する

- 表示されたパラメーターが点滅を始めるまで、ボタン **2** を押し続けます。
- ご希望の値が表示されるまで、ボタン **1** またはボタン **2** を繰り返し押します。

ご希望の値が表示されたら:

- ボタン **2** を、表示されている値が点滅しなくなるまで押し続けます。

» 値が保存されます。

調整を終了する

- マルチファンクションディスプレイが ROAD モードに切り替わるまで、ボタン **1** を押し続けます。

» まだ点滅している値は保存されません。

- または、ボタン **1** またはボタン **2** を "SETUP RETURN" が表示されるまで繰り返し押します。

「SETUP RETURN」が表示されたら:

- SETUP モードを終了するため、ボタン **2** を押し続けます。

» SETUP MENUが表示されます。

シフトポイント用フラッシュの作動切替回転数

作動切替回転数の表示 (1 分間に 1 回) ◁

シフトポイント用フラッシュの停止切替回転数

停止切替回転数の表示（1 分間に 1 回）
作動切替回転数の上の回転数のみ選択することができます。◁

シフトポイント用フラッシュの輝度

シフトポイント用フラッシュの輝度の表示　(%)（最高輝度に対する割合）
調整中、シフトポイント用フラッシュは ON の状態のままとなっており、選択された輝度にただちに合わせることができます。

シフトポイント用フラッシュの点滅周期

シフトポイント用フラッシュの点滅周期の表示（1 秒間に 1 回）。ON が選択されると、シフトポイント用フラッシュが常時点灯します。

ラップタイマーモードでのディスプレイ表示

ラップタイマーモードでのディスプレイ表示は、6 種類から選択できます。

バリエーション 1
2 行目に現在のラップの経過時間が表示され、3 行目に保存されているデータのベストラップタイムが表示されます。

バリエーション 2
2 行目に前のラップの所要時間が表示され、3 行目に現在のラップの経過時間が表示されます。

バリエーション 3
2 行目に現在のラップの経過時間が表示され、3 行目に最高ラップタイム (➠ 77) が表示されます。

バリエーション 4
2 行目に前のラップの所要時間が表示され、3 行目に保存されているデータのベストラップタイムが表示されます。

バリエーション 5
2 行目に現在のラップの経過時間が表示され、3 行目は空のままです。

バリエーション 6
2 行目は空のままで、3 行目に現在のラップの経過時間が表示されます。

前回停止した時間用の表示時間

表示時間の表示 (秒)。
新しいラップの開始後、前のラップの停止時間が選択された時間用に表示されます。引き続き、再び、現在のラップの経過時間が表示されます。

最短ラップタイム

ラップタイムの計測に赤外線レシーバーを使用している場合、新しい信号が受け入れられる前に、最初に受信した信号をやり過ごさなければならない時間を設定することができます。これにより、隣接する複数のトランスミッターからの信号が受信処理されるのを防ぐことができます。
この時間の間は、パッシングライトボタンを操作しても新しいラップを開始することはできません。

砂利層で

– BMW Motorrad Race ABS および DTC^OE 装備

DTC スイッチ OFF

ぬかるみや荒れた路面 (サーキットの砂利層など) では、DTC の介入により、リヤホイールが回転しなくなるほどリヤホイールにかかる駆動力が小さくなるおそれがあります。このような場合、BMW Motorrad は事前に DTC を OFF にしておくことをお勧めします。
ぬかるみや荒れた路面でのリヤホイールの空転に注意し、しっかりとした固い路面に到達する前に、適時にスロットルグリップを閉じてください。
引き続き、DTC を再び ON にします。

ミラーを脱着する

ミラーを取り外す

- 平坦で、固くしっかりとした路面に、モーターサイクルを駐車します。

- 左右のナット **1** を取り外し、ミラーを取り外します。

- 左右のフェアリング **2** をフェアリングブラケット **3** に固定します。タイラップを使用する場合には、擦れたり、摩耗しそうな箇所を接着テープで保護します。

ミラーを取り付ける

- 平坦で、固くしっかりとした路面に、モーターサイクルを駐車します。
- フェアリング固定部を取り外します。

- 左右のミラーをサポート **4** に組み込みます。
- フェアリング裏面にナットを締付けトルクで取り付けます。

ミラーとフロントキャリア
– ねじ止め固定剤: メカニズム部分ボルト固定剤
– 8 Nm

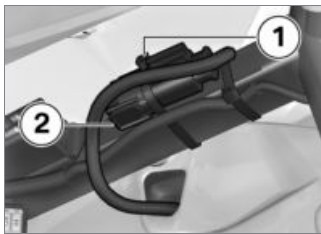
ライセンスプレートベースを脱着する

ライセンスプレートベースを取り外す

- イグニッションを OFF にします。
- 平坦で、固くしっかりとした路面に、モーターサイクルを駐車します。

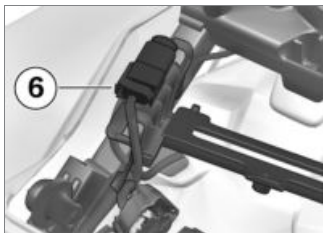
– 盗難警報装置（DWA） OE 装備

- 必要に応じて、盗難警報装置（DWA）を作動解除します。◁

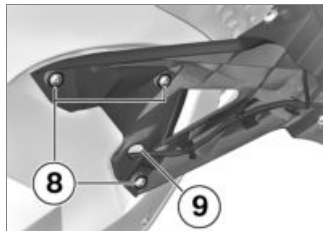
- リヤシートを取り外す(➠ 52).

- タイラップ **1** を外します。
- ロック **2** を操作し、コネクターを外します。

– 盗難警報装置（DWA） OE 装備

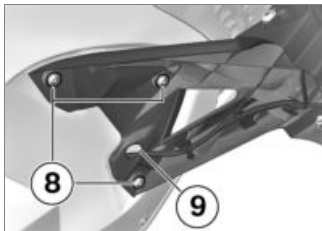
- ロック **3** を操作し、コネクターを外します。
- ボルト **4** を取り外します。
- DWA をホルダーから前方へ取り外します。

- DWA ホルダー **5** を慎重にリヤフレームから外し、上方向へ回します。

- ロック **6** を操作し、コネクターを外します。

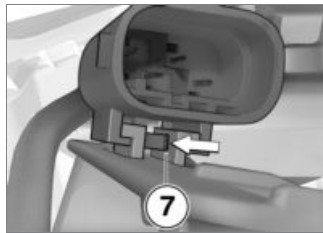
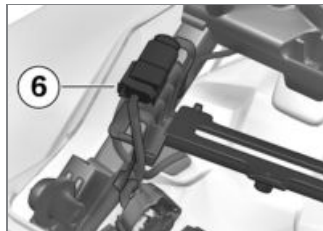
- ロック **7** をドライバー (小) を使用して左方向へ押し、同時にコネクターを DWA ホルダーから後方へ押しずらします。
- DWA ホルダーを取り外します。◁

- 車両側コネクターが汚れないように保護します。

- ボルト **8** を平形ワッシャーと共に取り外し、ライセンスプレートベースを取り外します。その際、ケーブルを開口部 **9** に通します。
- リヤシートを取り付ける (➠ 52).

ライセンスプレートベースを取り付ける

- 平坦で、固くしっかりとした路面に、モーターサイクルを駐車します。
- リヤシートを取り外す(➠ 52).

- ライセンスプレートベースを組み込み、ケーブルを開口部 **9** に通します。
- ボルト **8** を平形ワッシャーと共に取り付けます。

- コネクターを接続し、ロック **2** をかみ合わせて、タイラップ **1** でリヤフレームに固定します。

– 盗難警報装置 (DWA) OE 装備

- ライセンスプレートベースのコネクターを DWA ホルダーの上にずらし、ロック **7** をかみ合わせます。

- コネクターを接続し、ロック **6** をかみ合わせます。

- DWA ホルダー **5** をリヤフレームに組み込みます。

- DWA を前側からホルダーに組み込みます。
- ボルト **4** を取り付けます。
- ロック **3** がかみ合うように、コネクターを接続します。◁

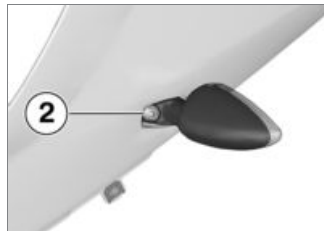
- リヤシートを取り付ける (➠ 52).

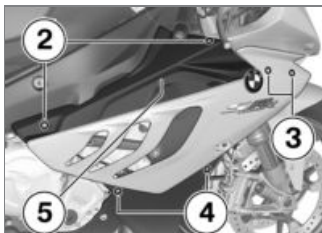
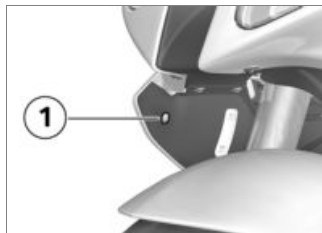
フロントウインカーを脱着する

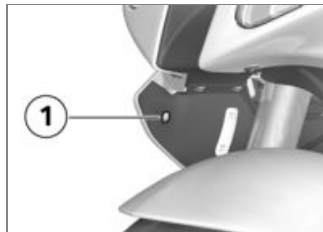
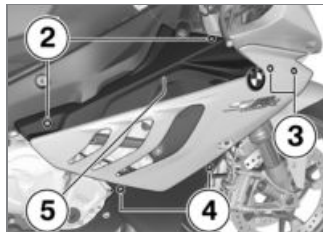
フロントウインカーを取り外す

▷ ここに記述されている右サイドフェアリングについての作業手順は、左側でも同様に適用されます。◀

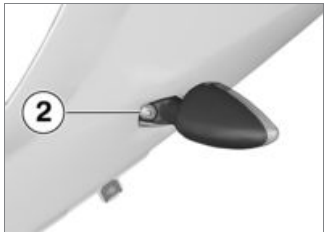
- サイドフェアリングを取り外す (➠ 112).

- ウインカーケーブルをポジション **1** から外します。

- ボルト **2** を外し、ウインカーを取り外します。ケーブルをフェアリングサイドセクションに通します。
- 車両側コネクターが汚れないように保護します。

- フェアリングサイドセクションをエンジンスポイラーのサポート **7** に取り付けます。

- サイドセクションをポジション **5** でラバーバッファーに取り付けます。
- ボルト **4** を平形ワッシャーと共に取り付けます。
- ボルト **2** および **3** を取り付けます。

- ボルト **1** を取り付けます。

フロントウインカーを取り付ける

- 右サイドフェアリング内側のボルト **1** を外します。

- ボルト **2** および **3** を取り外します。

- ボルト **4** をワッシャーと共に取り外します。
- フェアリングサイドセクションをポジション **5** でラバーバッファーから引き出し、取り外します。

- ケーブルをフェアリングサイドセクションに通します。

- ウインカーを組み込み、ボルト **2** を取り付ける。

- ウインカーケーブルをポジション **1** に取り付けます。

- フェアリングサイドセクションを取り付ける(➡ 113).

技術情報

走行モード

選択

モーターサイクルを、天候、路面状況、走行スタイルに適合させるため、4 つの走行モードから選択することができます:

- RAIN
- SPORT (標準モード)
- RACE
- SLICK (コーディングプラグが取り付けられ、ライセンスプレートベースが取り外されている場合にのみ)

コーディングプラグを取り付け、ライセンスプレートベースを取り外すことにより、SPORT および RACE の走行モードが高いエンジン出力と共に提示されます。著しくスポーティな走行特性は、危険な状況を招く恐れがあります。
スポーティな走行特性に習熟します。◀

コーディングプラグを取り付けること、および、ライセンスプレートベースを取り外すことにより、公道での運転許可が失効します。
公道ではコーディングプラグを取り付けないでください。
ライセンスプレートベースなしで公道を走行しないでください。◀

それぞれの走行モードは、モーターサイクルの挙動にさまざまな方法で影響を及ぼします。それぞれのモードにおいて、ABS および / または DTC を OFF にすることができます。以下の説明は、システムが ON になっている場合にのみ関連するものです。
最後に選択された走行モードは、イグニッションを OFF / ON にした後、自動的に再び作動状態になります。ただし、コーディングプラグが取り付けられている場合には、ABS および / または DTC はスイッチ OFF のままとなります。

基本的に、選択されているモードがスポーティになるほど、ABS および DTC によるライダーのサポートはどんどん少なくなります。コーディングプラグが取り付けられ、ライセンスプレートベースが取り外されている場合には、SPORT および RACE モードで極めて高い出力が提示されます (いつでも直接呼び出すことができます)。
RAIN、SPORT、RACE モードは、BMW Motorrad 承認標準タイヤを装着しての走行用に設計されています。SLICK モードは、非常に優れたグリップ力を得られる路面とレーシングタイヤを基にしています。
そのため、走行モードを選択する際には、設定をスポーティにするほど、より高度なライディング能力が必要となることを考慮してください。

RAIN
エンジン出力をフル使用することができないように設定されます。スロットルグリップの操作による出力アップは抑えられ、エンジンの応答特性は対応して弱くなります。
ABS システムは、ホイールのロックやリヤホイールの浮き上がりをできる限り避けられるように、常に早めに介入します。
DTC システムの介入は、リヤホイールの空転をできるかぎり避けられるように早めに行われます。

SPORT
このモードでは、コーディングプラグを取り付け、ライセンスプレートベースを取り外している場合にのみ、エンジン出力をフルで使用することができます。スロットルグリップの操作による出力アップは RAIN モードより高くできるのですが、エンジンの応答特性はまだ抑えられています。
ABS システムの作用については RAIN モードと同様です。
DTC システムの介入は RAIN モードより遅く行われ、コーナー出口で軽くドリフトできるようになっています。

RACE
RACE モードは、コーディングプラグが取り付けられていない状態では、最もスポーティなモードです。
コーディングプラグを取り付け、ライセンスプレートベースを取り外している場合、エンジン出力および出力アップについては SPORT モードと同様です。ライダーの要求は、実に、よりダイレクトに実行されます。
ABS システムは、このモードでは遅れて介入します。ホイールのロックは防止されますが、リヤホイールの浮き上がりの検知は OFF となります。そのため、リヤホイールの浮き上がりが発生するおそれがあります。
DTC システムの介入はやはり遅くなっています。これにより、コーナー出口における長いドリフトや短時間のウィーリー走行が可能となります。

SLICK
SLICK モードを ON にするには、コーディングプラグが取り付けられ、ライセンスプレートベースが取り外された状態であることが必要です。
SLICK モードは、見通しが良く摩擦係数が非常に高い路面用に開発されており、原則としてサーキットのみで使用に限られています。またこのモードは、グリップ力に非常に優れたレーシングタイヤを装着しての走行を基にしています。
エンジン出力、出力アップ、応答特性については、最大限のスポーティさを目指して設計されています。

ABS システムの作動は RACE モードと同様ですが、異なる点があります: ブレーキペダルが操作された場合には、リヤホイールの ABS 制御は行われません。リヤホイールがロックするおそれがあります。リヤホイールの浮き上がりの検知も同様に OFF となっています。
DTC システムは、このモードにおいては、粘着性に優れた最大限のロードホールディング力 (スリックタイヤ) を備えたレーシングタイヤの使用を基準にして、制御を行います。長いウィーリー走行も、小さな傾きを伴うウィーリー走行も行うことができます。極端なケースでは後方へひっくり返ることも可能なほどです。

切替

エンジンマネジメントシステム、ABS および DTC における機能の切替作業は、以下の特定の作動状態においてのみ可能です:

- リヤホイールに駆動トルクがかかっていない
- ブレーキシステム内でブレーキ圧が生成されていない

この状態を保持するため、

- 車両はイグニッションを ON にした状態でなければならない、

または

- スロットルグリップを戻し回した状態でなければならない、
- ブレーキレバーを操作してはならない、
- クラッチを操作しなければならない。

ご希望の走行モードをまず事前に選択します。該当するシステムが必要とされる状態になって初めて、切替が行われます。
走行モードの切替が行われた後、ディスプレイの選択メニューが消えます。

BMW Motorrad Race ABS 付きブレーキシステム

- BMW Motorrad Race ABS[OE] 装備

パーシャリーインテグラルブレーキ

このモーターサイクルには、パーシャリーインテグラルブレーキが装備されています。このブレーキシステムでは、ブレーキレバーを操作するとフロント / リヤホイールのブレーキが一緒に作動します。ブレーキペダルを操作した場合、リヤブレーキのみの作動となります。

⚠ フロントブレーキをかけた際に引き起こされる後輪の空転 (バーンアウト) は、インテグラル機能により、かなり抑えられます。リヤブレーキおよびクラッチが損傷するおそれがあります。
バーンアウトを行う場合には、

必ず、ABS 機能を OFF にしてください。◀

ABS はどのように作動するのでしょう?

路面に伝達される最大ブレーキフォースは、様々な要因の中でも、路面の摩擦係数に依存しています。砂利、凍結、雪、水に覆われた路面の摩擦係数は、乾いた、クリーンなアスファルトの路面に比べてはるかに低いものになります。路面の摩擦係数が低くなるほど、制動距離は長くなります。

ライダーがブレーキ圧を上げたときに、路面にかかる最大ブレーキフォースが限界を越えると、ホイールがロックし、方向安定性が失われます。そのため、転倒するおそれがあります。このような状況になる前に、ABS が介入して、ブレーキ圧を伝達される最大ブレーキフォースに適応させます。それによりホイールが回転し続け、路面状態に関係なく走行安定性が維持されます。

凸凹のある路面で起こることは?

起伏や凸凹のある路面によって、タイヤと路面のコンタクトが一時的に失われ、その結果、伝達されるブレーキフォースがゼロに落ち込むということが起こりえます。このような状況でブレーキングが行われる場合、路面とのコンタクトが復活したときに走行安定性を確保するため、ABS はブレーキ圧を下げる必要があります。このときBMW Motorrad Integral ABS は、想定しうるいかなる状況においてもホイールが回転し、それによりモーターサイクルの安定性が確実になるよう、摩擦係数 (砂利、凍結、雪の場合) をかなり低く見積っています。実際の状況が明らかになった後、システムはブレーキ圧を最適な値にセットしなおします。

BMW Motorrad Race ABS の作動は、ライダーにとってどのように感じられるでしょうか?

上記の状況のために ABS システムがブレーキフォースを制限する必要がある場合、ブレーキレバーに振動が感じられます。

ブレーキレバーを操作すると、インテグラル機能によりリヤホイールでもブレーキ圧が生成されます。その後ブレーキペダルを操作すると、ブレーキペダルをブレーキレバー操作の前または同時に操作したかのように、すでに生成されているブレーキ圧が背圧として感じられます。

リヤホイールの浮き上がり

タイヤの路面に対するグリップ力が高い場合に強いブレーキをかけると、フロントホイールはかなり経ってからロックするか、またはロックしません。それに応じて、ABS 制御も大幅に遅れるか、または作動しません。こ

の場合、リヤホイールが浮き上がることがあり、モーターサイクルの転倒につながるおそれがあります。

急激なブレーキングを行うと、リヤホイールが浮き上がるおそれがあります。
ブレーキング時には、ABS 制御がリヤホイールの浮き上がりをいかなる状況でも必ず防ぐことができるというわけではない、ということに注意してください。◀

特殊な状況

ホイールのロックを検知するために、特にフロントおよびリヤホイールの回転数が比較されます。一定の時間以上、検知される値が正常でない場合、安全のために ABS 機能が停止し、ABS の故障が表示されます。エラーメッセージの表示には、自己診断が終了していることが前提となります。
BMW Motorrad Race ABS に問題がある場合以外に、特殊な運転 / 走行状態が原因でエラーメッセージが表示される場合があります。

特殊な運転 / 走行状態:

- 補助スタンドを立てたまま、ニュートラル位置またはギヤを入れた状態でウォームアップ。
- エンジンブレーキによる長時間のリヤホイールのロック (急勾配での発進時など)。

上記のいずれかの運転 / 走行状態によりエラーメッセージが表示された場合には、ABS 機能はイグニッションを ON / OFF にすることにより再び作動状態にできます。

定期的なメインテナンスの役割とは?

技術システムはすべて、常に良好な整備状態にしておいてください。
BMW Motorrad Race ABS を確実に最適な整備状態にしておくために、規定の定期点検時期を必ず遵守してください。◀

安全を確保するための予防措置

BMW Motorrad RACE ABS により制動距離が短くなるからといって、無謀なライディングは避けなければなりません。この装備は、基本的には緊急事態における安全性を確保するための予防措置です。
コーナリング時のブレーキングには特に注意してください。コーナリング時にブレーキをかけると、モーターサイクルの重量と慣性が勝り、BMW Motorrad Race ABS といえどもその影響を補正することはできません。

BMW Motorrad DTC エンジンマネジメントシステム付き

- BMW Motorrad Race ABS および DTC[OE] 装備

DTC はどのように作動するのでしょう?

BMW Motorrad DTC は、フロントおよびリヤホイールのホイールスピードを比較します。スピードの差からスリップを、さらにリヤホイールの安定性レベルを算出します。スリップ限界値を超えると、エンジンマネジメントシステムがエンジントルクを調整します。

DTC を装備していても、物理学の法則は有効です。どのような走行スタイルを適切とするか、ライダーの責任が問われます。
安全のためのサポートを、リスキーな走行により、元の状態に制限しないでください。◀

特殊な状況

車体の傾きが増すに従って、物理的作用により、加速はますます強く制限されます。このため、非常にタイトなコーナーでは加速が低減される場合があります。

リヤホイールの回転（空転）やスリップを検知するため、特にフロントおよびリヤホイールの回転数が比較され、バンク角が考慮されます。一定の時間以上、検知される値が正常でない場合には、バンク角用にデフォルト値が使用されるか、DTC 機能が OFF になります。このような場合には、DTC の故障が表示されます。エラーメッセージの表示には、自己診断が終了していることが前提となります。
次のような、通常とは異なる運転 / 走行状態では、BMW Motorrad DTC が自動的に OFF になる場合があります。

特殊な運転 / 走行状態:

- DTC が作動していない状態での長時間の後輪走行（ウィーリー)。
- フロントブレーキをかけた際、その場で後輪が回転（空転）(バーンアウト)。
- 補助スタンドを立てたまま、ニュートラル位置またはギヤを入れた状態でウォームアップ。

SLICK モード用のコーディングプラグが装着されていない場合、DTC は、イグニッションを OFF / ON にしてさらに 5 km/h 以上で走行後に再び作動します。◁

極端な加速によってフロントホイールの接地が失われた場合には、フロントホイールが路面を再び確実に捉えるようになるまで DTC がエンジントルクを抑えます。
このような場合、BMW Motorrad では、スロットルグリップを少

し戻して車両をできるだけ早く安定した運転 / 走行状態に戻すよう、 お勧めします。

滑りやすい路面で、クラッチを切らずに突然スロットルグリップを完全に戻すことは決してしないでください。 エンジンブレーキトルクによりリヤホイールが滑り、 不安定な運転 / 走行状態に陥る場合があります。 このような状態では、 BMW Motorrad DTC による補正を行うことはできません。

アクセサリー

一般的な情報

BMW Motorrad は、部品やアクセサリーについて、あなたのモーターサイクル用に BMW が承認した純正品をご使用になることをお勧めします。

BMW 純正部品およびアクセサリーのご購入、それらに関連する専門的なアドバイスにつきましては、BMW Motorrad ディーラーにお尋ねください。

これらの部品やアクセサリーは、BMW により、その安全性、機能性、適性に関する試験が実施されています。それらの製品については、BMW が製造責任を保証いたします。

BMW 純正品以外の部品やアクセサリーにつきましては、BMW は責任を負いかねます。

フレーム制御システムにおけるタイヤサイズの重要性についての注意事項を確認し、遵守してください (➡ 117)。

⚠ BMW Motorrad では、すべての他社製品について、BMW モーターサイクルにおいて安全性の問題なく使用できるかどうか判定することはできません。国別仕様により公的な許可が与えられている場合にも、この保証は付与されません。点検にあたっては、常にBMW モーターサイクルにおけるすべての使用条件を考慮に入れるということはできず、そのため部分的に十分でないところがあります。

必ず、BMW が BMW モーターサイクル用に承認している部品およびアクセサリー製品のみご利用ください。◀

変更を加える場合にはすべて、必ず法規制に従ってください。各国の道路交通法を遵守してください。

荷物

荷物の積み方

⚠ 積載量をオーバーしたり、荷物のバランスが悪いと、モーターサイクルの走行安定性に悪影響を及ぼすおそれがあります。

許容総重量を超えないようにし、積載に関する注意をお守りください。◀

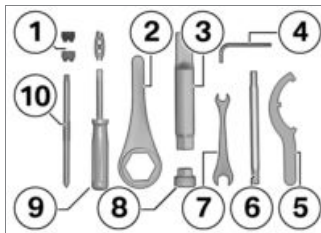
- スプリングプリロードの設定、ショックアブソーバーの設定、タイヤ充填圧を総重量に合わせて調整します。

メインテナンス

一般的な情報

「メインテナンス」の章では、簡単に実施できる消耗部品の点検および交換作業について説明します。
取り付ける際に専用の締め付けトルクがある場合には、規定締め付けトルクも記載されています。必要なすべての締付けトルクを記した一覧表が「仕様（諸元)」の章にあります。
さらに詳しいメインテナンスおよび修理作業に関する情報は、ご使用の車両に対応する DVD 版リペアマニュアルをご覧ください。リペアマニュアルはBMW Motorrad ディーラーで入手できます。

記述されている作業の実施にあたっては、スペシャルツールと確かな専門知識が必要です。疑問に思われることが生じた場合には、BMW Motorrad ディーラーにお問い合わせください。

ツールキット

1 予備ヒューズ（ツメ付き)
ミニヒューズ 4 A および 7.5 A

2 リングレンチ
口径 34
- チェーンの張り具合を調整する (➡ 116).

3 ソケットレンチ
口径 17
- フロントホイールのスプリングプリロードを調整する (➡ 46).
- リヤホイールのコンプレッションダンピングを調整する (➡ 50).
- ダンピングおよびスプリングプリロードの調整のため、プラスチック製アタッチメントを使用する
- フックレンチ用エクステンション

4 トルクスレンチ T25
- トリム部品を脱着する

5 フックレンチ
- スプリングプリロードを調整する（リヤホイール）(➡ 47).

6 ドライバーインサート用エクステンション
- リヤショックアブソーバーを調整する (マイナスヘッドブレードとの組み合わせによる)

7 オープンエンドレンチ口径 10/13
- チェーンの張り具合を調整する (➡ 116).

8 プラグレンチ用プラスチック製アタッチメント
- フロントホイールのスプリングプリロードを調整する (➡ 46).
- リヤホイールのコンプレッションダンピングを調整する (➡ 50).

9 リバーシブルブレードドライバー、プラスおよびマイナスヘッドブレード付き
- バッテリーを取り外す (➡ 139).
- フロント / リヤショックアブソーバーを調整する

10 リバーシブルブレードドライバーインサート
プラスブレードおよびトルクス T25 付き
- フロントシートを取り外す (➡ 53).
- トリム部品を脱着する
- フロント / リヤウインカーバルブを交換する (➡ 132).

エンジンオイル

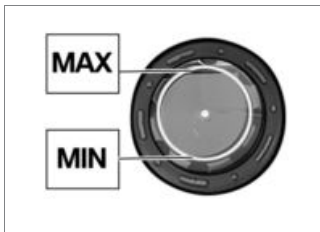
エンジンオイルレベルを点検する

エンジンオイルが少なすぎると、エンジンの機能停止を招き、事故に至るおそれがあります。
エンジンオイルレベルが正しいか確認してください。◀

オイルレベルはオイル温度により変化します。温度が高くなるにつれて、オイルパン内のオイルレベルも上昇します。

エンジン冷間時や短時間走行した後にオイルレベルの点検を行うと、正確なレベルを測定できないため、間違ったオイル量でエンジンを作動する原因となります。
エンジンオイルレベルを正確に表示させるため、必ず長時間走行してからオイルレベルを点検してください。◀

- 平坦で、固くしっかりとした路面に、作動温度に達しているモーターサイクルをまっすぐに立てます。
- 1 分間アイドリングします。
- イグニッションを OFF にします。

- オイルレベルを表示 **1** で読み取ります。

エンジンオイル規定レベル
− 最低レベル (MIN) と最高レベル (MAX) のマーク間

オイルレベルが MIN マークを下回っている場合:

- エンジンオイルを補充する (➠ 106).

オイルレベルが MAX マークを上回っている場合:

- BMW Motorrad ディーラーにオイルレベルの点検を依頼してください。

エンジンオイルを補充する

- 平坦で、固くしっかりとした路面に、モーターサイクルを駐車します。
- 注入口周辺を清掃します。

- オイル注入口のプラグ **1** を外します。

⚠ エンジンオイルは多すぎても少なすぎても、エンジンを損傷するおそれがあります。
エンジンオイルレベルが正しいか確認してください。◀

- エンジンオイルを規定レベルまで補充します。

- エンジンオイルレベルを点検する(➠ 105).
- オイル注入口のプラグ **1** を取り付けます。

ブレーキシステム

ブレーキの作動を点検する

- ブレーキレバーを操作します。

» はっきりと抵抗が感じられる必要があります。

- ブレーキペダルを操作します。

» はっきりと抵抗が感じられる必要があります。

はっきりした抵抗が感じられない場合:

⚠ 作業が正しく行われない場合、ブレーキシステムの動作の確実性が損なわれます。
ブレーキシステムに関するすべての作業は、専門のメカニックにお任せください。◀

- BMW Motorrad ディーラーにブレーキシステムの点検を依頼してください。

フロントブレーキパッド厚を点検する

- 平坦で、固くしっかりとした路面に、モーターサイクルを駐車します。
- ハンドルを回します。

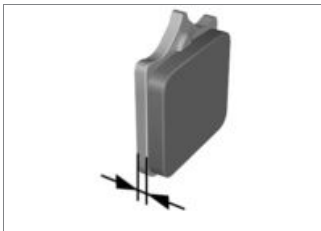
- 左右ブレーキパッド厚を目視点検します。目視点検方向: 後方からブレーキパッド **1** の内側。

フロントブレーキパッドの摩耗限度
– min 0.8 mm (ライニングのみ（キャリアプレートなし）)

ブレーキパッドが摩耗している場合:

⚠ パッドの使用限度厚を下回ると、ブレーキ性能が低下し、場合によってはブレーキが損傷します。
ブレーキシステムの動作信頼性を確実にするため、使用限度厚を下回らないようにしてください。◀

- BMW Motorrad ディーラーにブレーキパッドの交換を依頼してください。

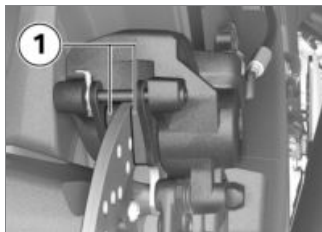
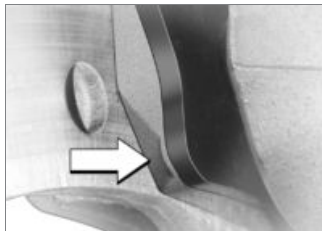
- BMW Motorrad 純正でないブレーキパッドが装着されている場合、ブレーキパッドキャリアプレートの厚さを点検する必要があります。

ブレーキパッドキャリアプレート厚
− ≥4.5 mm

キャリアプレートの厚さが薄すぎる場合:

ブレーキパッドの紛失が原因である可能性のあるブレーキシステムの故障
キャリアプレートの厚さが 4.5 mm 以上のブレーキパッドのみ使用します。◀

- BMW Motorrad はBMW Motorrad 純正ブレーキパッドの使用をお勧めします。

リヤブレーキパッド厚を点検する

- 平坦で、固くしっかりとした路面に、モーターサイクルを駐車します。

- ブレーキパッド厚を目視点検します。目視点検方向: 後方からブレーキパッド **1** の内側。

リヤブレーキパッドの摩耗限度
− min 1.0 mm (ライニングのみ (キャリアプレートなし)。摩耗インジケーターがはっきりと確認できなければなりません。)

摩耗インジケーターが、はっきりと見えない場合:

パッドの使用限度厚を下回ると、ブレーキ性能が低下し、場合によってはブレーキが損傷します。
ブレーキシステムの動作信頼性を

確実にするため、使用限度厚を下回らないようにしてください。◀

- BMW Motorrad ディーラーにブレーキパッドの交換を依頼してください。

フロントブレーキフルードレベルを点検する

- 平坦で、固くしっかりとした路面に、モーターサイクルをまっすぐに立てます。
- ハンドルを直進位置にします。

- ブレーキフルードリザーバータンク **1** のブレーキフルードレベルを読み取ります。

▷ ブレーキパッドが徐々に摩耗してゆくことによって、リザーバータンクのブレーキフルードレベルは下がってきます。◀

フロントブレーキフルードレベル
– ブレーキフルード DOT4
– ブレーキフルードレベルが MIN マークを下回らないようにしてください。(ブレーキフルードリザーバータンクを水平状態にする)

ブレーキフルードレベルが規定値を下回った場合:

⚠ ブレーキフルードリザーバータンクのフルードが不足している場合、ブレーキシステム内にエアが入り込むおそれがあります。これは、ブレーキ

性能が著しく低下する原因となります。
ブレーキフルードレベルを定期的に点検します。◀

- BMW Motorrad ディーラーにできるかぎり早く故障の修理を依頼してください。

リヤブレーキフルードレベルを点検する

- 平坦で、固くしっかりとした路面に、モーターサイクルをまっすぐに立てます。

- リヤブレーキフルードリザーバータンク **1** のブレーキフルードレベルを読み取ります。

▷ ブレーキパッドが徐々に摩耗してゆくことによって、リザーバータンクのブレーキフルードレベルは下がってきます。◀

リヤブレーキフルードレベル
– ブレーキフルード DOT4
– ブレーキフルードレベルが MIN マークを下回らないようにしてください。(ブレーキフルードリザーバータンクを水平状態にする)

ブレーキフルードレベルが規定値を下回った場合:

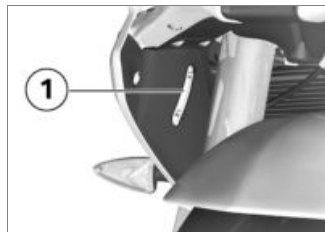
⚠ ブレーキフルードリザーバータンクのフルードが不足している場合、ブレーキシステム内にエアが入り込むおそれがあります。 これは、ブレーキ

性能が著しく低下する原因となります。
ブレーキフルードレベルを定期的に点検します。◀

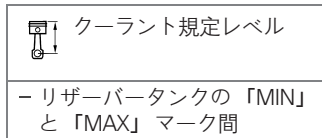
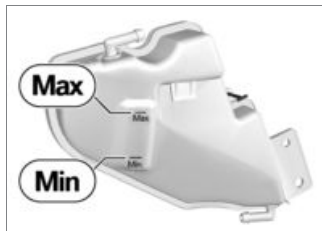
- BMW Motorrad ディーラーにできるかぎり早く故障の修理を依頼してください。

クーラント

クーラントレベルを点検する

- 平坦で、固くしっかりとした路面に、モーターサイクルを駐車します。

- リザーバータンク **1** のクーラントレベルを読み取ります。

目視点検の方向: 前方から右側サイドフェアリングの内側。

クーラント規定レベル
– リザーバータンクの「MIN」と「MAX」マーク間

クーラントレベルが規定値を下回った場合:
- クーラントを補充します。

クーラントを補充する

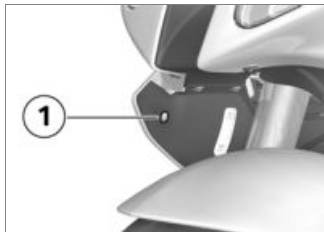
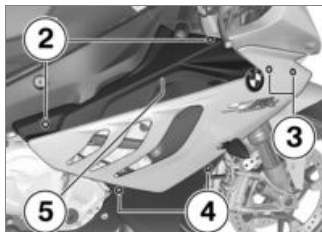
- サイドフェアリングを取り外す(➡ 112).

- リザーバータンクのキャップ **1** を開きます。
- クーラントを規定レベルまで補充する。
- クーラントレベルを点検する(➡ 111).
- リザーバータンクのキャップを閉じます。
- フェアリングサイドセクションを取り付ける(➡ 113).

サイドフェアリング

サイドフェアリングを取り外す

- 平坦で、固くしっかりとした路面に、モーターサイクルを駐車します。

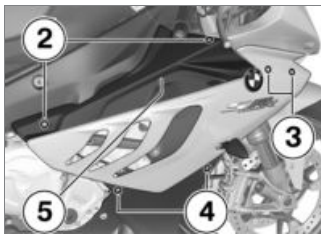
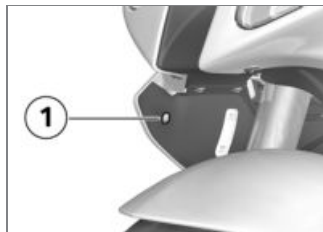
▷ ここに記述されている右サイドフェアリングについての作業手順は、左側でも同様に適用されます。◀

- サイドフェアリング内側のボルト **1** を外します。

- ボルト **2** および **3** を取り外します。
- ボルト **4** をワッシャーと共に取り外します。
- フェアリングサイドセクションをポジション **5** でラバーバッファーから引き出し、取り外します。

- コネクター **6** を取り外します。
- サイドフェアリングを取り外します。

フェアリングサイドセクションを取り付ける

- フェアリングサイドセクションをエンジンスポイラーのサポート **7** に取り付けます。

▷ ここに記述されている右サイドフェアリングについての作業手順は、左側でも同様に適用されます。◀

- コネクター **6** を閉じます。

- サイドセクションをポジション **5** でラバーバッファーに取り付けます。
- ボルト **4** を平形ワッシャーと共に取り付けます。
- ボルト **2** および **3** を取り付けます。

- ボルト **1** を取り付けます。

クラッチ

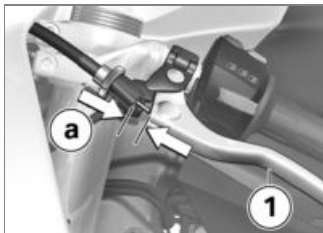
クラッチの機能を点検する

- クラッチレバーを操作します。

» はっきりと抵抗が感じられる必要があります。

抵抗がはっきりと感じられない場合:

- BMW Motorrad ディーラーにクラッチシステムの点検を依頼してください。

クラッチレバーの遊びを点検する

- 抵抗が感じられるようになるまで、 クラッチレバー **1** を操作します。
- この位置で、 ハンドルバーフィッティングとクラッチレバー間のクラッチの遊び **a** を測定します。

クラッチレバーの遊び
– 0.5...1.0 mm (ハンドルバーフィッティングと（エンジン冷間時）)

クラッチの遊びが許容範囲を越えている場合:

- クラッチレバーの遊びを調整する(➡ 114).

クラッチレバーの遊びを調整する

- クラッチの遊びを大きくするには: ボルト **2** をハンドルバーフィッティングにねじ込みます。
- クラッチの遊びを小さくするには: ボルト **2** をハンドルバーフィッティングから回して緩めます。
- クラッチレバーの遊びを点検する(➡ 114).
- クラッチの遊びが正しく調整されるまで、 手順を繰り返します。

タイヤ

タイヤのトレッド溝の深さを点検する

⚠ トレッドが法定の最小残溝量に達していない場合でも、 モーターサイクルの走行特性はすでに低下しているおそれがあります。
タイヤは、 トレッドが最小残溝量に達する前に交換してください。◀

- 平坦で、 固くしっかりとした路面に、モーターサイクルを駐車します。
- タイヤのトレッド溝の深さを、メインのトレッド溝で、 摩耗インジケーターを使用して測定します。

▷ それぞれのタイヤには摩耗インジケーターがあり、メインのトレッド溝に組み込まれています。タイヤのトレッド溝がインジケーターレベルにまで達している場合は、タイヤが完全に摩耗しています。インジケーターの位置は、タイヤの縁に TI、TWI などのアルファベットや矢印で示されています。◀

トレッドが最小残溝量に達している場合:

- 当該タイヤを交換します。

ホイールリム

ホイールリムを点検する

- 平坦で、固くしっかりとした路面に、モーターサイクルを駐車します。
- ホイールリムに不良な部分がないか目視点検します。
- ホイールリムが損傷した場合は、BMW Motorrad ディーラーに点検を依頼し、必要に応じて交換してください。

チェーン

チェーンにグリースを塗布する

⚠ 汚れ、塵埃、不十分な潤滑は、ドライブチェーンの寿命を著しく短くします。
ドライブチェーンは定期的に清掃し、潤滑してください。◀

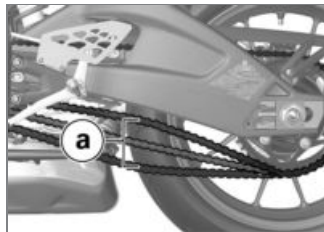
- ドライブチェーンには、少なくとも 800 km ごとにグリースを塗布します。ぬかるみや、塵埃の中や、汚れた場所を走行した後には、適宜、早めに実行してください。◁

- イグニッションを OFF にし、ニュートラルに設定します。
- ドライブチェーンを適切なクリーニング剤で清掃し、乾かして、チェーン潤滑剤を塗布します。
- チェーン性能を高く維持するため、BMW Motorrad は、BMW Motorrad チェーン潤滑剤の使用を推奨します。または:

– Castrol Chain Spray O-R

- 潤滑剤が多すぎた場合は洗い流します。

チェーンの張り具合を点検する

- 平坦で、固くしっかりとした路面に、モーターサイクルを駐車します。
- リヤホイールを回転させて、チェーンのたるみが一番小さくなる位置まで回します。

- ドライブスプロケットとドリブンスプロケット間の真ん中あたりで、ドライバーを使用して

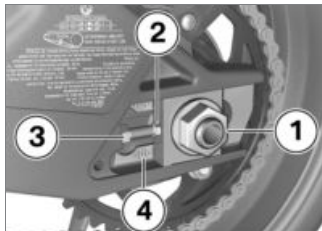
チェーンを上下に押し、差 **a** を測定します。

チェーンのたるみ量
− 30...40 mm (モーターサイクルをサイドスタンドで立てる（無負荷状態）)

測定値が許容範囲を超えている場合:

- チェーンの張り具合を調整する (➡ 116).

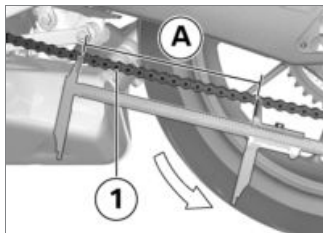
チェーンの張り具合を調整する

- 平坦で、固くしっかりとした路面に、モーターサイクルを駐車します。

- アクスルシャフトナット **1** を緩めます。
- ロックナット **3**(左右) を外します。
- 左右のアジャストスクリュー **2** で、チェーンの張り具合を調整します。
- チェーンの張り具合を点検する (➡ 115).
- 調整値 **4** が左右で同じになるように注意してください。
- 左右のロックナット **3** を締付けトルクで締め付けます。

ドライブチェーンテンションボルトのロックナット
− 19 Nm

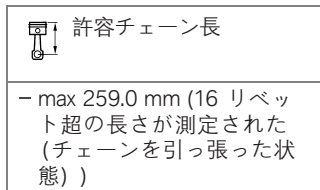
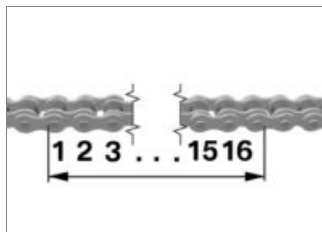
- アクスルシャフトナット **1** を締付けトルクで締め付けます。

スイングアーム内リヤホイールアクスルシャフト
− ねじ止め固定剤: メカニズム部分ボルト固定剤
− 100 Nm

チェーンの摩耗状態を点検する

- 1 速に入れます。
- リヤホイールを進行方向へ回します。

» チェーンにプリロードがかかります。

- チェーン長さ **A** (16 リベット **1** 超) を確認します。

許容チェーン長
– max 259.0 mm (16 リベット超の長さが測定された (チェーンを引っ張った状態))

チェーンが許容長に達している場合:

- BMW Motorrad ディーラーにお問い合わせください。

ホイール

承認タイヤ

すべてのタイヤサイズに関して、特定のタイヤ製品がBMW Motorrad により検査され、走行安全性に優れていると位置付けされています。その他のタイヤに関しては、BMW Motorrad ではその適合性を評価できず、走行安全性を保証できません。
BMW Motorrad は、BMW Motorrad による検査済タイヤのみの使用を推奨します。
詳細については、BMW Motorrad ディーラーにお問い合わせください。

ホイールサイズがフレーム制御システムに与える影響

ホイールサイズは、フレーム制御システム ABS および DTC において、重要な役割を果たします。特にホイールの直径および幅は、必要となるすべての計算のベースとしてコントロールユ

ニットにメモリーされています。標準装備ホイール以外のホイールへの変更によりこのサイズが変わると、これらのシステムの制御性に重大な影響が及ぶおそれがあります。
ホイール回転数検知に必要なセンサーホイールも、装備されている制御システムに適合させる必要があり、交換はできません。
ご使用のモーターサイクルに他のホイールを装着なさりたい場合には、事前にBMW Motorradディーラーにご相談ください。
コントロールユニットにメモリーされているデータを、新しいホイールサイズに適応させることができる場合もあります。

フロントホイールを取り外す

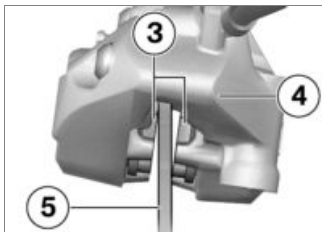
- 平坦で、固くしっかりとした路面に、モーターサイクルを駐車します。

– BMW Motorrad Race ABS[OE] 装備

- ボルト **1** を外し、ABS センサーをボアから取り外します。◁

- リム周辺をマスキングテープなどで保護し、ブレーキキャリパーを取り外す際に、傷が付かないようにします。

⚠ 取り外した状態では、ブレーキパッドは押し圧され、再度取り付ける際に、ブレーキディスクをブレーキパッド間に収めることが困難になる場合があります。
ブレーキキャリパーを取り外した状態では、ブレーキレバーを操作しないでください。◀

- 左右ブレーキキャリパーのボルト **2** を取り外します。

- ブレーキキャリパー **4** を回転させて、ブレーキパッド **3** をブレーキディスク **5** から少し離れるように押します。
- ブレーキキャリパーを後方外側へ慎重に引いて、ブレーキディスクから取り外します。

- モーターサイクルを補助スタンドで立てます。BMW Motorrad は、BMW Motorrad リヤホイールスタンドの使用をお勧めします。
- 補助スタンドをリヤホイールに組み込む(➠ 126).
- フロントホイールが自由に回転するようになるまで、モーターサイクル前部を持ち上げます。モーターサイクルを持ち上げる場合、BMW Motorrad は、BMW Motorrad フロントホイールスタンドの使用をお勧めします。
- 補助スタンドをフロントホイールに組み込む(➠ 125).

⚠ 左側アクスルクランプボルトはフロントサスペンション内のブッシュを固定します。
確実にブッシュを正しく調整するために、左側アクスルクランプボルトを緩めたり、取り外したりしないでください。◀

- 右アクスルクランプボルト **1** を外します。
- ホイールを保持しながら、アクスルシャフト **2** を取り外します。
- フロントホイールを前へ転がして取り外します。

フロントホイールを取り付ける

⚠ 標準ホイールとは異なるホイールを装着すると、ABS および DTC の制御動作において、機能障害が発生するおそれがあります。
この章のはじめにある、ホイールサイズがフレーム制御システム ABS および DTC に与える影響についての注意事項を確認し、遵守してください。◀

⚠ ボルト締付け部の締付けトルクが不適切な場合、締付けが緩んだり、ボルト締付け部が損傷するおそれがあります。
締付けトルクの点検は、必ず

BMW Motorrad ディーラーに依頼してください。◀

⚠ フロントホイールは必ず回転方向に取り付けてください。
タイヤまたはホイールリム上にある回転方向を示す矢印に注意してください。◀

- フロントホイールをフロントホイールガイドへ転がし入れます。

- フロントホイールを持ち上げ、アクスルシャフト **2** を締付けトルクで締め付けて取り付けます。

ブッシュ内アクスルシャフト
– 50 Nm

- 右アクスルクランプボルト **1** を締付けトルクで締め付けます。

アクスルホルダー内クランピングボルト
– 19 Nm

- フロントホイールスタンドおよび補助スタンドを取り外します。
- ブレーキキャリパーをブレーキディスクに取り付けます。

– BMW Motorrad Race ABS OE 装備

- クランプ **6** を位置決めします。◁

- 左右のボルト **2** を締付けトルクで取り付けます。

ラジアルブレーキキャリパーとアクスルホルダー

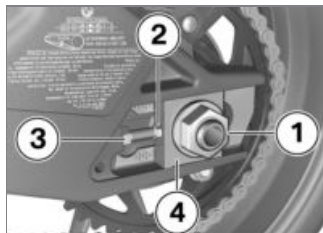
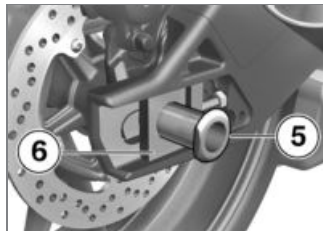
– 38 Nm

– BMW Motorrad Race ABS[OE] 装備

- ABS センサーをボアに組み込み、 ボルト **1** を取り付けます。◁

- ホイールリムに貼られているマスキングテープなどをはがします。
- 抵抗が感じられるようになるまで、ブレーキレバーを数回強く操作します。

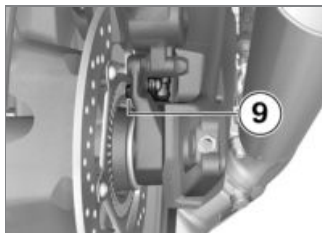
リヤホイールを取り外す

- モーターサイクルを補助スタンドで立てます。 BMW Motorrad は、BMW Motorrad リヤホイールスタンドの使用をお勧めします。
- 補助スタンドをリヤホイールに組み込む(➡ 126).
- アクスルシャフトを取り外した後に転がり落ちないように、リヤホイールの下に木片などを挟んで支えます。

- アクスルナット **1** を平型ワッシャーと共に取り外します。
- ロックナット **3**(左右) を外します。
- アジャストスクリュー **2**(左右) を外します。
- 調整プレート **4** を外し、 シャフトをできるかぎり内側へずらします。

- アクスルシャフト **5** を取り外し、 調整プレート **6** を取り外します。

- リヤホイールをできるだけ前方向へ転がし、チェーン **7** をスプロケットから外します。

- ブレーキラインをホルダー **8** から取り外します。

– BMW Motorrad Race ABS[OE] 装備

- ブレーキラインおよび ABS ラインをホルダー **8** から取り外します。

- リヤホイールを転がして取り外す際には、ABS センサー **9** を損傷しないように注意してください。◁

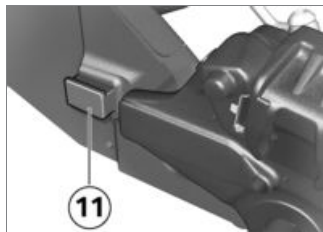
- リヤホイールをスイングアームから後方へ転がして外し、同時にブレーキキャリパーサポート **10** を、リヤホイールリムがそれに沿って通り過ぎることができるように、後方へ引きます。

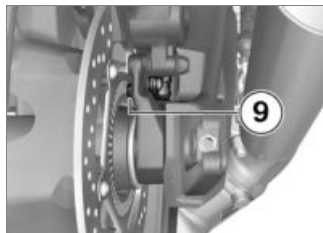
▷ スプロケットと左右のスペーサースリーブは、ホイールに緩めに組み込まれています。取り外しの際に、これらの部品を損傷したり紛失したりしないよう注意してください。◀

リヤホイールを取り付ける

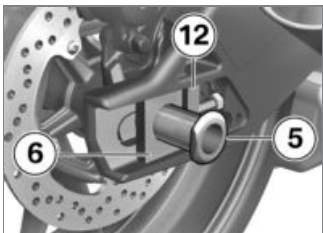
⚠ 標準ホイールとは異なるホイールを装着すると、ABS および DTC の制御動作において、機能障害が発生するおそれがあります。
この章のはじめにある、ホイールサイズがフレーム制御システム ABS および DTC に与える影響についての注意事項を確認し、遵守してください。◀

⚠ ボルト締付け部の締付けトルクが不適切な場合、締付けが緩んだり、ボルト締付け部が損傷するおそれがあります。
締付けトルクの点検は、必ず BMW Motorrad ディーラーに依頼してください。◀

- 下を支えられているリヤホイールをスイングアームに転がし入れ、ブレーキキャリパーサポートを組み込めるようにします。

- ブレーキキャリパーサポートをガイド **11** に組み込みます。

– BMW Motorrad Race ABS OE 装備

- リヤホイールを転がして取り付ける際には、ABS センサー **9** を損傷しないように注意してください。◁

- リヤホイールをスイングアームにさらに転がし入れながら、ブレーキキャリパーサポート**10** を前方へずらします。

- リヤホイールをできるだけ前方向へ転がし、チェーン **7** をスプロケットに取り付けます。

- 右側調整プレート **6** をスイングアームに組み込み、回り止め **12** が垂直になるようにします。
- リヤホイールを持ち上げ、リヤアクスル **5** を調整プレートを通してブレーキキャリパーサポートおよびリヤホイールに取り付けます。
- リヤアクスルが回り止めに密着しているか確認してください。

- 左側調整プレート **4** を組み込みます。
- アクスルナット **1** を平型ワッシャーと共に取り付けます。ただし、まだ締め付けないこと。

- ブレーキラインをホルダー **8** に組み込みます。

– BMW Motorrad Race ABS OE 装備

- ブレーキラインおよび ABS ラインをホルダー **8** に組み込みます。◁
- チェーンの張り具合を調整する (➡ 116).

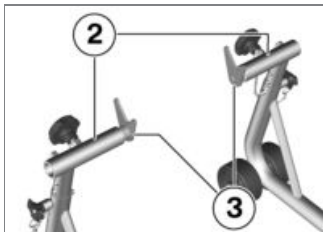
フロントホイールスタンド

補助スタンドをフロントホイールに組み込む

⚠ BMW Motorrad フロントホイールスタンドは、メイン (センター) スタンドや他の補助スタンドを使用しないでモーターサイクルを保持できるようには設計されていません。モーターサイクルをフロントホイールスタンドとリヤホイールのみで立てると、転倒するおそれがあります。
モーターサイクルは、BMW Motorrad フロントホイールスタンドで持ち上げる前に、メイン (センター) スタンドまたは補助スタンドで立ててください。◀

- モーターサイクルを補助スタンドで立てます。BMW Motorrad は、BMW Motorrad 補助スタンドの使用をお勧めします。
- 補助スタンドをリヤホイールに組み込む(➡ 126).

- ベーススタンド (0 402 241) をサポートピース (2 152 839) と共に使用します。

- 左右のサポートピン (2 152 840) **1** をフロントサスペンションに組み込みます。

- ホルダー **2** を、長い側を内側に向けて回します。
- サポートピース **3** を、フロントサスペンションに取り付けられているピンに合わせて幅を調整します。
- フロントホイールを床面から少し持ち上げて、補助スタンドの高さを調整します。

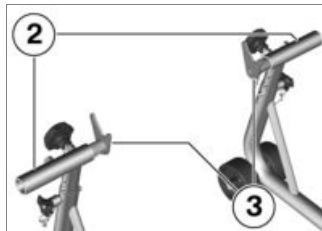
- 補助スタンドをフロントサスペンションに組み込み、均等に床面に押し付けます。

リヤホイールスタンド

補助スタンドをリヤホイールに組み込む

- ツール番号 (0 402 241) のベーススタンドと、サポートピース (2 152 839) を使用します。

- 左右のサポートピン (2 152 841) **1** をリヤスイングアームに取り付け、締付けトルクで締め付けます。

アダプターとリヤスイングアーム
20 Nm

- ホルダー **2** を、長い側を外側に向けて回します。
- サポートピース **3** を、リヤサスペンションに取り付けられているピンに合わせて幅を調整します。
- リヤホイールを床面から少し持ち上げて、補助スタンドの高さを調整します。

- 補助スタンドをリヤスイングアームに組み込み、均等に床面に押し付けます。

バルブ

一般的な情報

バルブの故障は、マルチファンクションディスプレイの警告表示により警告されます。ブレーキライトまたはテールライトの故障の場合は、さらにジェネラル警告灯 (黄) が点灯します。

⚠ モーターサイクルのバルブが故障していると、その車両は他の走行車両などから見え

にくくなり、危険にさらされることになります。
故障したバルブはできるかぎり早く交換してください。適切なスペアバルブを常備することをお勧めします。◀

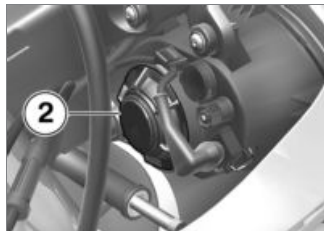
⚠ バルブには圧力がかけられているため、損傷している場合はケガをするおそれがあります。
バルブを交換する際には、防護用のメガネおよび手袋を着用してください。◀

▷ あなたのモーターサイクルに取り付けられているバルブのタイプを記した一覧表が「仕様（諸元)」の章にあります。◀

ロービーム / ハイビームライトバルブを交換する

▷ コネクターの向きは交換するバルブによって図と異なることがあります。◀

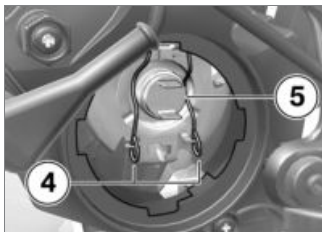
- 平坦で、固くしっかりとした路面に、モーターサイクルを駐車します。
- イグニッションを OFF にします。

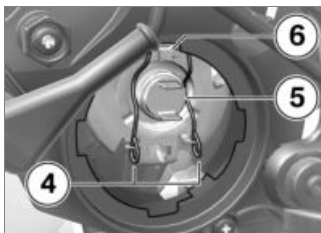
- ロービームバルブを交換するため、カバー **1** を取り外します。

- ハイビームバルブを交換するため、カバー **2** を取り外します。

- コネクター **3** を外します。

- 左右スプリングクランプ **4** をホルダーから外し、上へ折り曲げます。
- バルブ **5** をソケットから外します。

- 故障しているバルブを交換します。

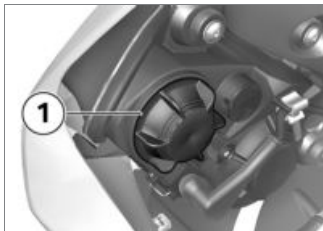
▷ 新しいバルブに素手で触れないでください。バルブを取り付ける際は、乾いた清潔な布を使用してください。オイルやグリースなどの汚れがバルブに付着すると、バルブの熱放射が妨げられます。これが、過熱やバルブの寿命を短くする原因となります。◄

ロービームのバルブ
− H7 / 12 V / 55 W

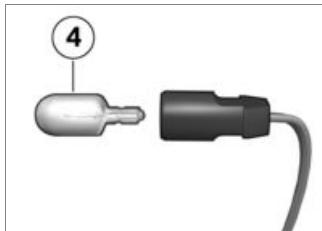
ハイビーム用バルブ
− H7 / 12 V / 55 W

- バルブ **5** を取り付けます。そのため、まずノーズ **6** をセットしてから、バルブをソケットに押し込みます。
- 左右スプリングクランプ **4** をホルダーにはめます。

- コネクター **3** を取り付けます。

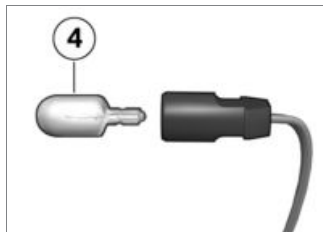
- カバーを取り付けます。

左ポジション / パーキングライトバルブを交換する

- 平坦で、固くしっかりとした路面に、モーターサイクルを駐車します。
- イグニッションを OFF にします。

- ポジション / パーキングライトカバー **1** を取り外します。

- ロック **2**(必要に応じて、ドライバーを使用) を押し下げ、ソケット **3** をヘッドライトハウジングから外します。

- バルブ **4** をソケットから外します。
- 故障しているバルブを交換します。

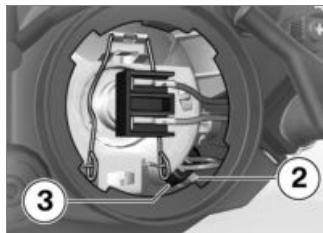
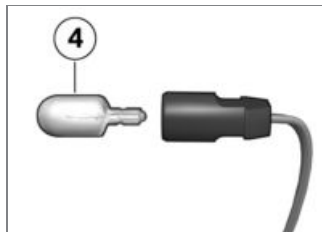
▷ 新しいバルブに素手で触れないでください。バルブを取り付ける際は、乾いた清潔な布を使用してください。オイルやグリースなどの汚れがバルブに付着すると、バルブの熱放射が妨げられます。これが、過熱やバルブの寿命を短くする原因となります。◀

ポジションライト / パーキングライトバルブ
– W5W / 12 V / 5 W

- バルブ **4** をソケットに組み込みます。

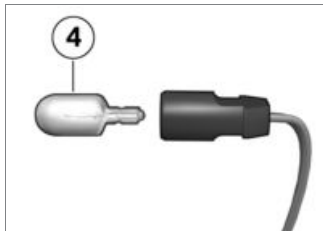
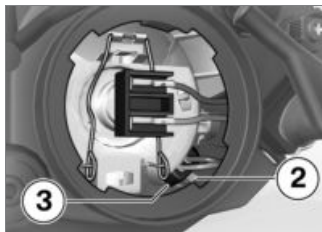
- ソケット **3** をソケットに組み込み、ロック **2** をかみ合わせます。
- カバーを取り付けます。

右ポジション / パーキングライトバルブを交換する

- 平坦で、固くしっかりとした路面に、モーターサイクルを駐車します。
- イグニッションを OFF にします。

- カバー **1** を取り外します。

- ロック **2** (必要に応じて、ドライバーを使用) を押し下げ、ソケット **3** をヘッドライトハウジングから外します。

- バルブ **4** をソケットから外します。
- 故障しているバルブを交換します。

▷ 新しいバルブに素手で触れないでください。バルブを取り付ける際は、乾いた清潔な布を使用してください。オイルやグリースなどの汚れがバルブに付着すると、バルブの熱放射が妨げられます。これが、過熱やバルブの寿命を短くする原因となります。◀

ポジションライト / パーキングライトバルブ
– W5W / 12 V / 5 W

- バルブ **4** をソケットに組み込みます。

- ソケット **3** をヘッドライトハウジングに組み込み、ロック **2** をかみ合わせます。
- カバーを取り付けます。

フロント / リヤウインカーバルブを交換する

- 平坦で、固くしっかりとした路面に、モーターサイクルを駐車します。
- イグニッションを OFF にします。

- ボルト **1** を取り外します。

- レンズのボルト固定側をミラーハウジングから引いて外します。

- バルブ **2** を反時計回りに回し、バルブハウジングから取り外します。
- 故障しているバルブを交換します。

▷ 新しいバルブに素手で触れないでください。バルブを取り付ける際は、乾いた清潔な布を使用してください。オイルやグリースなどの汚れがバルブに付着すると、バルブの熱放射が妨げられます。これが、過熱やバルブの寿命を短くする原因となります。◀

フロントウインカー用バルブ
– RY10W / 12 V / 10 W

リヤウインカー用バルブ
– RY10W / 12 V / 10 W

- バルブ **2** を時計回りに回し、バルブハウジングに取り付けます。

- レンズをバルブハウジングにセットし、閉じます。

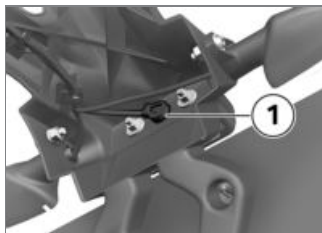
- ボルト **1** を取り付けます。

ダイオードテールライト

テールライトの LED が下記の仕様に記載されているのよりもたくさん切れているときは、テールライトを交換する必要があります。このような場合には、

- BMW Motorrad ディーラーにお問い合わせください。

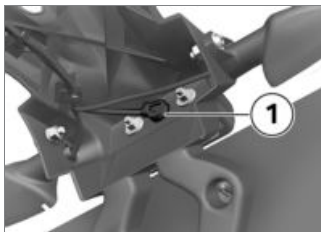
テールライトの故障 LED の最大数
− 1

ライセンスプレートライトを交換する

- ライセンスプレートライト **1** をバルブハウジングから取り外します。

- バルブをソケットから取り外します。
- 故障しているバルブを交換します。

▷ 新しいバルブに素手で触れないでください。バルブを取り付ける際は、乾いた清潔な布を使用してください。オイルやグリースなどの汚れがバルブに付着すると、バルブの熱放射が妨げられます。これが、過熱やバルブの寿命を短くする原因となります。◀

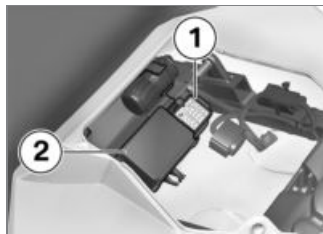
ライセンスプレートライトバルブ
– W5W / 12 V / 5 W

- バルブをソケットに押し込みます。

- ライセンスプレートライト **1** をバルブハウジングに押し込みます。

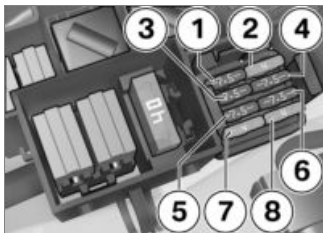
ヒューズ

ヒューズを取り外す

⚠ 故障しているヒューズを使用すると、火災が起きるおそれがあります。
故障しているヒューズは新品に交換してください。◀

- イグニッションを OFF にします。
- 平坦で、固くしっかりとした路面に、モーターサイクルを駐車します。
- リヤシートを取り外す(➠ 52).

- ロックレバーを押し、ヒューズボックス **1** のカバーを取り外します。
- メインフューズを交換するため、リレーボックスのカバー **2** を取り外します。
- ヒューズボックスから故障しているヒューズを上方向へ引き抜きます。

▷ ヒューズが頻繁に故障する場合は、BMW Motorrad に点検を依頼してください。◀

ヒューズを取り付ける

- 故障したヒューズは、十分な容量のヒューズに交換します。

▷ ヒューズ割当ておよび必要な電流の強さの一覧が「仕様（諸元)」の章にあります。その数は図内のヒューズ番号と対応しています。◀

- ヒューズカバーを閉じます。

» ロックがはまる音が聞こえます。

- リヤシートを取り付ける (➠ 52).

ジャンプスタート

⚠ 電源ソケット用電気配線の負荷容量は、他車のバッテリーなどと接続してモーターサイクルを始動させるようには設計されていません。高電流により、ケーブルから火災が発生したり、車両の電子機器が損傷するおそれがあります。
モーターサイクルのジャンプスタートを行う際に、電源ソケットは使用しないでください。◀

⚠ エンジン作動時に、イグニッションシステムの通電部品に触れると、感電するおそれがあります。
エンジン作動時は、イグニッションシステムの部品に決して触れないでください。◀

⚠ ジャンパーコードのターミナルクランプと車両間の接続を誤ると、ショートが引き起こされるおそれがあります。
必ず、完全絶縁タイプのクランプをつけたジャンパーコードを使用してください。◀

⚠ ジャンプスタートを 12 V より高い電圧で行うと、車両の電子機器が損傷するおそれがあります。
供給側車両のバッテリー電圧が、12 V であることを確認してください。◀

- ジャンプスタートを行う際、バッテリーを車両電装システムから外さないでください。
- フロントシートを取り外す (➠ 53).
- ジャンプスタートを行っている間、供給側バッテリー車両のエンジンを作動させておきます。

- ジャンパーコード（赤）の一方の先端を、まず放電したバッテリーのプラスターミナルに接続します。その後、もう一方の

先端を供給側バッテリーのプラスターミナルに接続します。
- ジャンパーコード (黒) の一方の先端を供給側バッテリーのマイナスターミナルに接続します。その後、もう一方の先端を放電したバッテリーのマイナスターミナルに接続します。
- 放電したバッテリー側の車両のエンジンを、通常の方法で始動させます。正常に始動しなかった場合は、スターターと供給側バッテリーの保護のため、数分経ってから再始動させてください。
- 接続を外す前に、両車両のエンジンをそのまま数分間作動させておいてください。
- ジャンパーコードは、まずマイナスターミナルから外し、その後プラスターミナルから外します。
- フロントシートを取り付ける (➡ 53).

バッテリー

メインテナンスに関する注意

正しいメインテナンス、充電、保管は、バッテリーの寿命を延ばし、また、保証のための前提条件となります。

バッテリーの寿命を延ばすために、以下のことに注意してください。

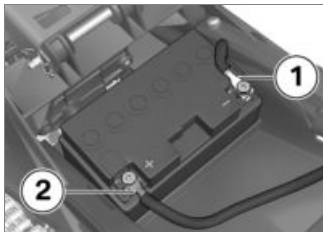
- バッテリーの表面を、清潔で乾いた状態に保つ
- バッテリーを開けない
- バッテリーに水を補充しない
- バッテリーの充電を行う場合は、必ず、次ページ以降の注意事項に従うこと
- バッテリーを逆さまにしない

⚠ バッテリーを接続したままにしておくと、電装品 (時計など) がバッテリーを放電してしまいます。これは、バッテリーの過放電の原因になります。この場合は、保証の対象になりません。

4 週間以上運転しない場合には、バッテリーの接続を車両から外してください。◀

▷ BMW Motorrad では、ご使用のモーターサイクルの電子機器専用にトリクルチャージャーを開発しました。このチャージャーを使用すれば、車両を長期間使用しない場合でも、バッテリーを接続した状態で充電しておくことができます。詳しい情報につきましては、BMW Motorrad ディーラーにお問合せください。◀

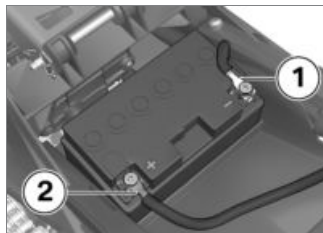
バッテリーを車両から外す

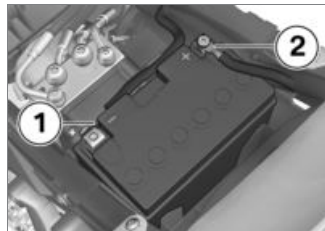
- 平坦で、固くしっかりとした路面に、モーターサイクルを駐車します。
- フロントシートを取り外す (➡ 53).

⚠ 取り外し順序を間違えると、ショートの危険性が高まります。
必ず作業手順を遵守してください。◀

- 先にマイナス配線 **1** を取り外します。
- その後、プラス配線 **2** を取り外します。

– BMW Motorrad Race ABS OE 装備

- バッテリーやターミナル **1** および **2** の位置がずれていないか、確認してください。◁

バッテリーを車両に接続する

- まずバッテリープラス配線 **2** を取り付けます。
- その後、バッテリーマイナス配線 **1** を取り付けます。

- BMW Motorrad Race ABS OE 装備

- バッテリーやターミナル **1** および **2** の位置がずれていないか、確認してください。◁
- フロントシートを取り付ける (➠ 53).

バッテリーを充電する

- バッテリーを車両から外します。(➠ 137).
- 適切なチャージャーを使用して、バッテリーを充電します。
- チャージャーの取扱説明書に従ってください。
- 充電が終了したら、チャージャーのターミナルクランプをバッテリーターミナルから外します。

▷ 長期間車両を使用しない場合は、バッテリーを定期的に充電する必要があります。その場合は、そのバッテリーの取扱い規定に従ってください。また、再使用する前に必ずバッテリーをフル充電してください。◀

- バッテリーを車両に接続します。(➠ 138).

バッテリーを取り外す

- バッテリーを車両から外します。(➠ 137).
- バッテリーを持ち上げて取り外します。スムーズに外せない場合は、前後に動かすと外しやすくなります。

バッテリーを取り付ける

▷ 車両からバッテリーが長時間外されていた場合、サービス表示の正常な機能を保証するため、現在の日付をメーターパネルに入力する必要があります。日付の調整に関しては、BMW Motorrad ディーラーにお問い合わせください。◀

- バッテリーをバッテリー収納部に設置します。プラスターミナルは進行方向左側にきます。

- BMW Motorrad Race ABS OE 装備
- バッテリーを、プラスターミナルが進行方向で右側にくるように、バッテリー収納部にセットします。◁
- バッテリーを車両に接続します。(➠ 138).
- 時計を調整する(➠ 35).

お手入れ

ケア用品

BMW Motorrad は、ご使用になる洗剤やケア用品をBMW Motorrad ディーラーでお求めになることをお勧めします。BMW CareProducts (BMW ケア製品) は、原料の点検確認および研究機関における製品のテストや試用点検が行われており、あなたの車両に使用されているマテリアルのお手入れと保護を最適に行います。

不適切なクリーナー / ケア製品を使用すると、モーターサイクルの部品が損傷するおそれがあります。
ニトロ希釈液、コールドクリーナー、ガソリンをはじめ、アルコールを含んだクリーナーを清掃に使用しないでください。◀

洗車

BMW Motorrad は、ペイントに付着している昆虫や硬化した汚れなどを、洗車の前に BMW 専用クリーナーで柔らかくして洗い流しておくことをお勧めします。
しみができるのを避けるため、強い直射日光にさらされた直後や日向での洗車は行わないでください。
特に冬季の間は、洗車をより頻繁に行ってください。
路面に散布された塩を除去するため、走行後は、直ちにモーターサイクルを冷水で洗車します。

モーターサイクルを水洗いしたり、水たまりの中を通過したり、雨の日に走行したりすると、ブレーキディスクとブレーキパッドが水に濡れた状態になり、ブレーキの効きが遅くなるおそれがあります。
ブレーキディスクおよびブレーキパッドが乾くまでは、早めにブレーキングしてください。◀

温水を使用すると塩の化学反応が強まります。
散布された塩を除去するには、必ず冷水を使用してください。◀

スチームクリーナーの高い水圧により、シールや油圧ブレーキシステム、電装システム、シートが損傷するおそれがあります。
スチームクリーナーや高圧ジェットは使用しないでください。◀

損傷しやすい車両部品のお手入れ

フェアリング部

フェアリング部は、水と BMW プラスチックケア製品を使用して清掃してください。

プラスチック部品の清掃に不適切なクリーナーを使用すると、表面が損傷するおそれがあります。
プラスチック部品を清掃する際には、アルコールや溶剤、研磨

剤を含んだクリーナーは使用しないでください。
また、地面などに落ちたスポンジや、表面の硬いスポンジを使用した場合も、損傷を招くおそれがあります。◀

▷ 硬化した汚れや昆虫などの付着は、湿らせた布などをかぶせて柔らかくしてください。◀

プラスチック製ヘッドライトガラスとウインドシールド

汚れや昆虫を、柔らかいスポンジと水を大量に使用して除去してください。

⚠ ガソリンや化学溶剤はウインドシールドの素材を損ないます。ウインドシールドが曇り、見通せなくなります。
洗剤は使用しないでください。◀

クローム

クロームメッキ部分は、特に塩の作用を受けた際には、大量の水と BMW シャンプーで慎重に清掃してください。さらに処置を施す場合には、クロームポリッシャーを使用してください。

ラジエター

ラジエターは、定期的に清掃してください。冷却が不十分なために起こるエンジンのオーバーヒートを避けるためです。
ガーデンホースなどを使い、低い水圧で清掃してください。

⚠ ラジエターのフィンは、簡単に曲がります。
ラジエターを清掃をする際には、フィンを曲げないように注意してください。◀

ラバー

ラバー部品の清掃には、水または BMW ラバークリーナーを使用してください。

⚠ ラバーシールのお手入れにシリコンスプレーを使用すると、損傷するおそれがあります。
シリコンスプレーやシリコンを含んだケア製品を使用しないでください。◀

塗装のお手入れ

定期的に洗車を行うことにより、塗装部分に長期間にわたって影響を与え、ペイントを損傷する原因となる物質を除去することができます。特に、大気汚染が激しい地域や、樹脂や花粉などが付着するような地域を走行した場合などに効果的です。
特に侵食性の高い物質は、直ちに除去してください。ペイントの損傷や変色を引き起こすおそれがあります。侵食性の高い物

質には、こぼれたフューエルやオイル、グリース、ブレーキ液、鳥のふんなどがあります。この場合、BMW ポリッシャーや BMW ペイントクリーナーを使用してください。
ペイントの表面仕上げに付着している汚れは、洗車後に特に見えやすくなります。このような汚れは、クリーニング用ベンジンまたはアルコールを清潔な布や綿球などに含ませて、直ちに除去してください。BMW Motorrad は、タール系の汚れには、BMW タールリムーバーをご使用になることをお勧めします。その後、その箇所のペイントを保護コーティングなどで保護します。

保護コーティング

BMW Motorrad は、ペイント保護コーティングのため、BMW ワックスやカルナバワックス、合成ワックスを含むコーティング剤を使用することをお勧めします。
ペイントに保護コーティングを施すべきかどうか、最もよくわかるのは、水滴が水玉にならなくなった場合です。

長期保管

- 洗車します。
- バッテリーを取り外します。
- ブレーキレバー、クラッチレバー、メイン (センター) スタンド、サイドスタンドのピボットに、適切な潤滑剤を塗布します。
- 金属部品やクロームメッキ部品に中性のグリース (ワセリン) を塗布します。
- モーターサイクルを、両ホイールに負荷がかからない状態にして、乾燥した場所に保管します。

▷ モーターサイクルを長期保管する前に、エンジンオイルとオイルフィルターをBMW Motorrad ディーラーで交換してください。モーターサイクルを長期保管する際や再使用する際に、定期点検や整備の時期が近づいている場合、BMW Motorrad ディーラーにサービスやインスペクションも同時に依頼してください。◀

再使用

- 表面に塗布されている保護用コーティングを取り除きます。

- 洗車します。
- 充電済みのバッテリーを取り付けます。
- 始動前に、チェックリストを確認します。

仕様（諸元）

トラブルシューティング

エンジンが始動しない / 始動しにくい

原因	修理
サイドスタンド	サイドスタンドを格納します (➡ 57)。
ギヤが入っていて、 クラッチを切っていない	ギヤをニュートラルに入れるか、 クラッチを切ります (➡ 58)。
イグニッションを ON にする前に、 クラッチが操作されている	イグニッションを ON にしてから、 クラッチを操作します。
燃料が入っていない	給油 (➡ 64).
バッテリーが空になっている	バッテリーを充電します。

ネジ止め部

フロントホイール	数値	有効
ブッシュ内アクスルシャフト		
M24 x 1.5	50 Nm	
アクスルホルダー内クランピングボルト		
M8 x 35	19 Nm	
ラジアルブレーキキャリパーとアクスルホルダー		
M10 x 65	38 Nm	

リヤホイール	数値	有効
ドライブチェーンテンションボルトのロックナット		
M8	19 Nm	
スイングアーム内リヤホイールアクスルシャフト		
M24 x 1.5 メカニズム部分ボルト固定剤	100 Nm	

リヤホイール	数値	有効
アダプターとリヤスイングアーム		
M8 x 30	20 Nm	
クランピングボルトとアッパースプリングリテーナー		
M5 x 25	3 Nm	
サスペンションストラットとメインフレーム		
M10 x 65	56 Nm	

ミラー	数値	有効
ミラーとフロントキャリア		
M6, ナットを交換する メカニズム部分ボルト固定剤	8 Nm	

エンジン

エンジン型式	横置き、前傾角 32°、水冷直列 4 気筒 4 ストローク、DOHC およびロッカーアーム制御、1 気筒あたり 4 バルブ、ウェットサンプ潤滑方式、電子制御燃料噴射、一体型 6 速ギヤボックス
排気量	999 cm^3
シリンダーボア	80 mm
ピストンストローク	49.7 mm
圧縮比	13：1
最高出力	
– 低出力仕様 79 kW^OE 装備	79 kW, エンジン回転数: 8750 min^{-1}
	115 kW, エンジン回転数: 10000 min^{-1}
最大トルク	
– 低出力仕様 79 kW^OE 装備	89 Nm, エンジン回転数: 8500 min^{-1}
	110 Nm, エンジン回転数: 10000 min^{-1}
最高回転数	max 14200 min^{-1}
アイドリング回転数	1250 min^{-1}, エンジン作動温度時

燃料

推奨フューエルグレード	無鉛プレミアムガソリン (ハイオク) 95 ROZ/RON 89 AKI
フューエル容量	約 17.5 l
フューエルリザーブ容量	約 4 l

BMW が推奨する BP の燃料

エンジンオイル

エンジンオイル容量	3.5 l, フィルター交換時
BMW Motorrad が推奨する製品および一般的に許容されている粘度グレード	
Castrol Power 1 Racing SAE 5W-40, API SL / JASO MA2	≥-20 °C
SAE 5W-40, API SJ / JASO MA2	≥-20 °C
SAE 10W-40, API SJ / JASO MA2	≥-20 °C
エンジンオイル補充量	max 0.8 l, MIN と MAX マーク間の差

BMW recommends Castrol

クラッチ

クラッチの仕様	湿式多板クラッチ、 アンチホッピング

ギヤボックス

ギヤボックスの仕様	常時噛み合い式 6 速トランスミッションをエンジンブロックに内蔵
ギヤ比	1.652（76: 46 丁）, 一次減速比 2.647（45: 17 丁）, 1 速 2.091（46: 22 丁）, 2 速 1.727（38: 22 丁）, 3 速 1.500（36: 24 丁）, 4 速 1.360（34: 25 丁）, 5 速 1.261（29: 23 丁）, 6 速

リヤホイールドライブ

リヤホイールドライブタイプ	チェーンドライブ
リヤサスペンション型式	ダブルアーム式アルミニウムキャストスイングアーム
リヤホイールドライブ歯数 (ドライブスプロケット / ドリブンスプロケット)	17 / 44
ファイナルドライブ	2.588

サスペンション

フロントホイール	
フロントサスペンション型式	倒立テレスコピックフォーク
スプリングトラベル（フロント)	120 mm, ホイールで
リヤホイール	
リヤサスペンション型式	ダブルアーム式アルミニウムキャストスイングアーム
リヤホイールドライブタイプ	チェーンドライブ
スプリングトラベル（リヤ)	130 mm, ホイールで

ブレーキ

フロントブレーキ型式	ラジアルマウント 4 ピストン固定キャリパーを搭載した油圧式ラジアルタイプダブルディスクブレーキ。 ブレーキディスクはフローティングマウント。
フロントブレーキパッドの素材	焼結合金
リヤブレーキ型式	1 ピストンフローティングキャリパーを装着した油圧式ディスクブレーキ。 ブレーキディスクは固定式。
リヤブレーキパッドの素材	有機素材

ホイールとタイヤ

承認タイヤ	最新の承認タイヤ一覧につきましては、 BMW Motorrad ディーラーにお問い合わせください。
フロントホイール	
フロントホイールの仕様	アルミキャスト、 MT H2
フロントホイールリムサイズ	3.50" x 17"
タイヤサイズ (フロント)	120 / 70 ZR 17

リヤホイール	
リヤホイールの仕様	アルミキャスト、MT H2
リヤホイールリムサイズ	6.0" x 17"
リヤタイヤサイズ	190 / 55 ZR 17

タイヤ充填圧	
タイヤ充填圧 (フロント)	2.5 bar, タイヤ冷間時
タイヤ充填圧 (リヤ)	2.9 bar, タイヤ冷間時

電装システム

ヒューズ	
ヒューズ 1 の定格電流 (メーターパネル)	7.5 A
ヒューズ 2 の定格電流 (遮断リレー、診断コネクター)	4 A
ヒューズ 3 の定格電流 (ファン)	7.5 A
ヒューズ 4 の定格電流 (ロービーム、ロードシェーディングリレー)	7.5 A
ヒューズ 5 の定格電流 (ハイビーム)	7.5 A

ヒューズ 6 の定格電流 (ホーン)	7.5 A
ヒューズ 7 の定格電流 (イグニッションスイッチ)	4 A
ヒューズ 8 の定格電流 (センサーグループ)	4 A
メインフューズ	40 A
バッテリー	
バッテリー型式	AGM (Absorbent Glass Mat) バッテリー
バッテリー電圧	12 V
バッテリー容量	10 Ah
– 盗難警報装置 (DWA) OE 装備	12 Ah
スパークプラグ	
スパークプラグのメーカーおよび名称	NGK LMAR9D-J
スパークプラグの電極ギャップ	0.8 mm
バルブ	
ハイビーム用バルブ	H7 / 12 V / 55 W
ロービームのバルブ	H7 / 12 V / 55 W
ポジションライト / パーキングライトバルブ	W5W / 12 V / 5 W
テールライト / ブレーキライトバルブ	LED / 12 V

テールライトの故障 LED の最大数	1
フロントウインカー用バルブ	RY10W / 12 V / 10 W
リヤウインカー用バルブ	RY10W / 12 V / 10 W
ライセンスプレートライトバルブ	W5W / 12 V / 5 W

フレーム

フレーム型式	軽合金リヤフレームをボルト留めした、軽合金鋳造溶接構造
型式プレートの位置	ステアリングヘッド右側
フレーム番号の位置	ステアリングヘッド右側

寸法

全長	2056 mm
全高	1138 mm, 空車時、ハイウインドシールド含む
全幅	826 mm, ミラー含む
フロントシート高さ	820 mm, ライダー非乗車時
ライダーステップアーチレングス	1810 mm, ライダー非乗車時

重量

車両重量	203 kg, DIN 空車時、 走行可能状態、 燃料満載時の 90 %、 オプション非装備
許容総重量	405 kg
最大積載荷重	202 kg

性能

最高速度	>200 km/h

サービス

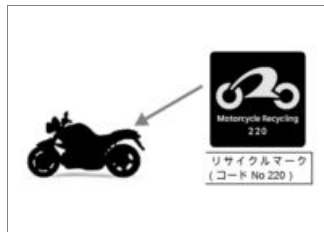
リサイクリング

二輪車を廃棄する場合は?

最寄りの「廃棄二輪車取扱店」の BMW Motorrad ディーラーにご相談ください。
廃棄二輪車取扱店とは (社) 全国軽自動車協会連合会の登録販売店で、広域廃棄物処理指定業指定店として登録されている廃棄二輪車取扱店です。廃棄二輪車を適正処理するための窓口であり、店頭に「廃棄二輪車取扱店の証」が表示されています。

廃棄二輪車取扱店の証

リサイクル料金と二輪車リサイクルマーク

リサイクル料金は廃棄二輪車を適正な処理を行い、再資源化する費用です。
リサイクルマーク (3 cm × 3 cm) が車体 (シートの下) に貼付されている BMW Motorrad は、リサイクル費用がメーカー希望小売価格に含まれておりますので、再資源化に必要なリサイクル料金はいただきません。
ただし、運搬および収集費用は含まれておりませんので、お客様から廃棄二輪車取扱店、および指定引取所迄の運搬および収集費用はお客様負担となります。
尚、運搬および収集費用は、依頼する廃棄二輪車取扱店にお問い合わせください。
また、お客様の都合で二輪車リサイクルシステムを活用されない場合に於いても、リサイクル料金は返還いたしません。

シート下のフレーム等に貼付しています。

二輪車リサイクルマークの取扱い

二輪車を廃棄する際は、二輪車リサイクルマークが必要となります。
リサイクルマークは車体から剥がさないでください。尚、紛失、破損による再発行、部品販売の取扱いはございません。
リサイクルマークの剥がれ等により、リサイクルマーク付車両か否か不明の場合は、(財) 自動車リサイクル促進センターのホームページおよび二輪車リサイクルコールセンターでご確認ください。

廃棄二輪車に関するお問合せについて

廃棄二輪車に関するお問い合わせは、最寄りの「廃棄二輪車取扱店」の BMW Motorrad ディーラーまたは下記の二輪車コールセンターまでお問合せください。

(財) 自動車リサイクル促進センター内

- 二輪車リサイクルコールセンター
- 電話番号 03 - 3598 - 8075
- 受付時間 9 時 30 分～ 17 時 00 分 (土日祝日、年末年始等を除く)
- ホームページ http://www.jarc.or.jp/

BMW Motorrad サービス

常に進歩し続ける技術には、専用のメインテナンスおよび修理方法で対応することが不可欠です。

⚠ 適切でないメインテナンスや修理作業がなされた場合、損傷や安全にかかわる危険が発生します。
BMW Motorrad は、モーターサイクルに関する作業はBMW Motorrad ディーラーに依頼することをお勧めします。◄

BMW サービスの内容につきましては、BMW Motorrad ディーラーにおたずねください。
実施すべきメインテナンスおよび修理作業については、本書の「サービス」の章でご確認ください。
BMW Motorrad ディーラーには常に最新の技術情報が提供されており、必要な技術的ノウハウが蓄積されています。BMW Motorrad は、ご愛用のモーターサイクルに関するどのような事柄でも、BMW Motorrad ディーラーに相談なさることをお勧めいたします。

BMW Motorrad サービスクオリティ

BMW Motorrad がご提供するものは良質の製品や高い信頼性のみに留まりません。サービスのクオリティも、際立っています。
あなたの BMW モーターサイクルが最適な状態にあるかどうか確認するため、BMW Motorrad は、

BMW Motorrad ディーラーで規定の定期点検を実施することをお勧めします。また、保証期間が満了した後で修理や点検を依頼される場合にも、それまで定期的に整備されていたことが必要条件になります。
摩耗は徐々に進行するため、気がついたときには多額の修理費がかかることもまれではありません。BMW Motorrad ディーラーには、個々のモーターサイクルの正確な履歴が保存されています。このため、ささいな問題が大規模な故障に発展する前に、的確なアドバイスを受けることができます。必要な修理を、正しいタイミングで的確に実施することで、時間と経費を節約できます。

BMW Motorrad サービスネットワーク

BMW Motorrad の広範囲にわたるサービスネットワークは、世界100ヶ国以上でお客様とモーターサイクルへのサービスを提供しています。ドイツ国内のみにおいても、約 200 のBMW Motorrad ディーラーでしっかりとした対応を受けられます。
世界のディーラーネットワークに関する情報はすべて、冊子「Service Contact Europe」または「Service Contact Africa, America, Asia, Australia, Oceania」にあります。

メインテナンス作業

BMW 納車前点検（PDI）

BMW 納車前点検（PDI）は、納車前に BMW Motorrad ディーラーによって実施されます。

BMW 初回点検

500 km～ 1200 km の間に必ず BMW 初回点検を行ってください。

BMW サービス

BMW サービスは 1 年に 1 度実施されます。サービス項目は車両使用年数および走行距離数に応じて異なります。BMW Motorrad ディーラーがお客様にサービスの実施を確認し、次回のサービス時期を登録します。
1 年間にかなりの距離を走行する車両に関しては、場合によっては登録されている時期以前にサービスを実施する必要があります。この場合、該当する最長走行距離が一般整備記録に追記されます。次回のサービス時期の前にこの走行距離に達した場合は、予定を早めてサービスを実施する必要があります。
マルチファンクションディスプレイのサービス表示により、約1ヶ月後の登録日または 1000 km

の登録距離になる前に、次のサービスの時期が近づいていることが示されます。
指定されているサービスインターバルは、一般道路走行用に適用されるものです。
サーキット走行の場合には、インターバルを負荷に適切に合わせる必要があります。

点検記録

BMW 納車前点検（PDI）

実施済

日付＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿

＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿
スタンプ、署名

BMW 初回点検

実施済

日付＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿

距離（km）＿＿＿＿＿＿

次回サービス
期限

日付＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿
または、早めの実施が必要な場合

距離（km）＿＿＿＿＿＿

＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿
スタンプ、署名

BMW サービス
実施済

日付＿＿＿＿＿＿＿＿

距離 (km) ＿＿＿＿＿＿

次回サービス
期限

日付＿＿＿＿＿＿＿＿
または、 早めの実施が必要な場合

距離 (km) ＿＿＿＿＿＿

＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿
スタンプ、 署名

BMW サービス
実施済

日付＿＿＿＿＿＿＿＿

距離 (km) ＿＿＿＿＿＿

次回サービス
期限

日付＿＿＿＿＿＿＿＿
または、 早めの実施が必要な場合

距離 (km) ＿＿＿＿＿＿

＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿
スタンプ、 署名

BMW サービス
実施済

日付＿＿＿＿＿＿＿＿

距離 (km) ＿＿＿＿＿＿

次回サービス
期限

日付＿＿＿＿＿＿＿＿
または、 早めの実施が必要な場合

距離 (km) ＿＿＿＿＿＿

＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿
スタンプ、 署名

BMW サービス
実施済

日付

距離（km）

次回サービス
期限

日付
または、早めの実施が必要な場合

距離（km）

スタンプ、署名

BMW サービス
実施済

日付

距離（km）

次回サービス
期限

日付
または、早めの実施が必要な場合

距離（km）

スタンプ、署名

BMW サービス
実施済

日付

距離（km）

次回サービス
期限

日付
または、早めの実施が必要な場合

距離（km）

スタンプ、署名

一般整備記録

この表は、メインテナンスおよび修理作業、アクセサリーの取り付け、特別キャンペーンの実施についての証明となります。

実施作業	距離（km)	日付

実施作業	距離（km）	日付

き

く

け

さ

し

り

ご購入いただきましたモーターサイクルの装備、アクセサリー、仕様は、本書の説明や図と異なる場合があります。これらについてのクレームはご容赦ください。
本書に記載されている寸法、重量、燃費、性能などのデータには、一般に認められている許容誤差が含まれています。
デザイン、装備、アクセサリーなどは、製品を改良するために予告なく変更することがあります。
印刷の誤りや誤字、脱字に起因するクレームはご容赦ください。

Printed in Germany.

燃料補給用データ

燃料	
推奨フューエルグレード	無鉛プレミアムガソリン (ハイオク) 95 ROZ/RON 89 AKI
フューエル容量	約 17.5 l
フューエルリザーブ容量	約 4 l
タイヤ充填圧	
タイヤ充填圧 (フロント)	2.5 bar, タイヤ冷間時
タイヤ充填圧 (リヤ)	2.9 bar, タイヤ冷間時

P/No.: 01 49 8 522 223
07.2010, 4th edition